



# La revolución que trae el gas en el mar

*Puertos, navieros y terminales apuestan por el GNL para mover los buques*

Galicia, pionera en diseñar barcos de suministro

**BEATRIZ COUCE**  
FERROL / LA VOZ

Es ya una carrera de fondo consolidada. Superada la disyuntiva de si eran necesarias primero las infraestructuras o constatar una demanda real para movilizar el mercado del gas como combustible marítimo, navieras, Administraciones, puertos, astilleros y plantas de gas impulsan en paralelo numerosos proyectos para crecer en un negocio que, aunque minoritario, comienza a ser una realidad y está impulsando una auténtica revolución en el sector. La ola que mueve este cambio convertirá las regasificadoras en centros logísticos, adentrará a los astilleros en otra línea productiva, habilitará nuevas infraestructuras en las dársenas y dotará a los armadores de buques menos contaminantes.

El telón de fondo que impulsó los primeros pasos en este mercado fueron las obligaciones medioambientales de la Unión Europea, con las denominadas zonas ECA —Áreas de Control de Emisiones— y sus objetivos para el 2020 de reducción de emisiones. «Esta tendencia es imparable. No hay marcha atrás. Es un impulso tremendo a nuestra industria, y España parte de una posición privilegiada en Europa, al contar con seis plantas de gas que, por capacidad, podrían satisfacer la mitad de la demanda comunitaria», sostiene Manuel Lage, secretario general de Gasnam, la Asociación Española de Gas Natural para la Movilidad.

Las cifras indican que el via-



Un camión cisterna suministra GNL a pesquero en el puerto de Vigo.

Siete de los 15 buques en construcción en el país se moverán con gas

je para generalizar el GNL como combustible marítimo ya ha comenzado. «En España hay pedidos para construir 48 mercantes, de los cuales 15 están en ejecución y 7 —tres remolcadores, dos ferris y dos cableros— se moverán con GNL», explica Lage.

En el sector observan con detalle las posibles evoluciones en el precio del gas, que apuntan a que podría ser más barato que el gasoil y el fuel. Con la tecnología para el almacenamiento, distribución y uso de motores en los buques ya probada, «toda navie-

ra que vaya a encargar una nueva construcción, especialmente para operar en tráficos europeos o norteamericanos, ya está considerando y evaluando técnica y económicamente esta alternativa e incluso algunas estudian remotorizar buques existentes», sostiene Manuel Carlier, director general de Anave, la Asociación de Navieros Españoles.

### Reglas claras y aprobadas

Para la patronal, los deberes a medio plazo están claros. «Un aspecto fundamental de la tarea a desarrollar por los Estados es hacer posible que las reglas técnicas y administrativas estén aprobadas y claras lo antes posible, para que las empresas o consorcios interesados en montar puntos de suministro en los puertos, ya sea por camión cisterna, depósito, gabarra o por cualquier otro

medio, lo puedan hacer cuanto antes y en condiciones de libre competencia», explica Carlier.

En el ámbito administrativo también se han tomado algunas medidas. «En todo el mundo no existe una norma que diga cómo se hace el suministro de GNL a barcos, pero nosotros hemos terminado un proyecto en ese sentido, que hemos entregado a Aenor para que siga su curso y se convierta en norma española», afirma Manuel Lage. Ello no ha sido freno para que ya se hayan llevado a cabo suministros de GNL a barcos en puertos españoles, uno de los primeros el de Vigo, aunque hasta ahora desde camiones cisterna, y para que las dársenas se hayan dotado de incentivos para atraer a los navíos que se muevan con este combustible.

Congreso y Senado han apuntalado también estrategias para impulsar el uso del gas en el transporte marítimo. Los Presupuestos del Estado del 2016 incluyen incentivos para que los buques que se muevan con GNL paguen menos tasas portuarias y se ha ampliado el ámbito de aplicación de los avales del Estado para la transformación de barcos de hasta 15 años para adaptarse al nuevo combustible.

Patronales, asociaciones y administraciones caminan juntos además en distintos proyectos europeos para desplegar infraestructuras que permitirán que, antes de un lustro, naveguen los barcos por la costa española con la seguridad de que podrán repostar gas tanto en tierra como en alta mar.

Las plantas de gas del país manejan distintos proyectos para dotarse de nuevas infraestructuras o adaptar las ya existentes para suministrar directamente en sus instalaciones gas a los buques. Pero, además, puertos y terminales tienen que poder atender la demanda del GNL en alta mar, a través de buques de suministro. En este sentido, Galicia ha sido pionera, al impulsar el primer diseño de un barco para abastecer todo tipo de flota, desde la pesquera hasta los portacontenedores, y versátil para navegar en distintas áreas.

Reganosa, la planta de gas de la ría de Ferrol, recibirá dentro de unos días el diseño del navío, que tendrá capacidad para transportar unos 8.000 metros cúbicos de gas. Pero la terminal está decidida a no quedarse ahí. «Alcanzaremos avances concretos para que nuestras infraestructuras de Mugardeos puedan prestar algunos de los servicios que ya se demandan», afirma Rodrigo Díaz, director de Desarrollo de Reganosa.

### Proyecto europeo

La terminal mugardeña, que ha logrado que la Unión Europea dé luz verde a nuevas infraestructuras para favorecer ese mercado, entre ellas un nuevo muelle, participa en un proyecto comunitario, el Core LNGas Hive, liderado por Puertos del Estado y Enagas, en el que se integran otros 42 socios.

Formación para todos los operadores implicados, estudios de demanda y desarrollo de las distintas normativas forman parte de sus objetivos.