



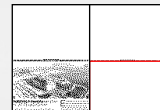
La UE quiere un combustible marítimo más limpio en los barcos. EFE

PUERTOS Y ENAGÁS IMPULSAN EL USO DE GAS LICUADO

La contaminación de los mares por el uso de derivados del petróleo como combustible preocupa a los países, de ahí que se apoye una alternativa marítima en el empleo del Gas Natural Licuado

FELIPE ALONSO

En un plazo de quince años la Unión Europea tiene previsto que el transporte emplee una energía limpia y que, además de ser una forma de reducir la contaminación del medio ambiente, se pueda usar como una alternativa al combustible tradicional, a la vez que suponga para las diferentes empresas un ahorro de sus costes, dado que una de las principales partidas de gasto, en general, no es otra que el combustible. Desde la UE se ve con cierta preocupación que exista una dependencia del transporte europeo del petróleo, prácticamente del 94 por ciento, con el problema añadido de que el 84 por ciento de ese



combustible debe de ser importado, con el coste que supone para los países miembros. En especial, se apunta al transporte marítimo como el que debe tener en cuenta en un plazo de tiempo menor ese cambio de uso.

Desde Bruselas, y a través del desarrollo del programa RTE-E, es decir, de la Red Transeuropea de Transporte, se quiere buscar actuaciones que se encarguen de impulsar el uso del Gas Natural Licuado (GNL) en los barcos, y que se construyan las infraestructuras precisas para el abastecimiento en los puertos de este combustible más limpio y que sea una realidad en el año 2025, aunque también se ha fijado, en un primer plazo, 2020 como fecha en la que se va a exigir que todas las aguas europeas sean surcadas por barcos que tengan en sus combustibles menos de un 0,5 por ciento de contenido en azufre.

Core LNGas, un proyecto de Puertos del Estado y Enagás

La Comisión Europea ha seleccionado la iniciativa Core LNGas que está liderada por el ente público dependiente del Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, y coordinado por la empresa Enagás, para que impulsen al GNL como combustible.

El proyecto cuenta, además de Puertos y Enagás, con otros 42 socios en España y Portugal, de los que ocho son institucionales, entre los que están la Dirección General de la Marina Mercante; 13 Autoridades Portuarias; 21 socios industriales, operadores de GNL; constructoras navales, y algunas regasificadoras, entre otras.

Su ejecución está prevista que dure hasta el año 2020 y la presencia de las instituciones españolas tiene como objeto apoyar el desarrollo para que se pueda proponer el *Marco de Acción Nacional* del Gas licuado, como el combustible marítimo en España.

Concretamente, el proyecto pretende desarrollar una cadena logística integrada, segura y eficiente para el suministro del GNL, como combustible en el sector del transporte. Contempla la realización de 20 estudios, en los que se analice, además de otros factores, la adaptación de infraestructuras y el desarrollo logístico-comercial, que permita la prestación de servicio del abastecimiento a pequeña escala y del suministro a barcos directamente en los puertos.

Asimismo, el desarrollo de estos estudios, que cuenta con una inversión total de 33 millones de euros, y que va a recibir por parte de la Comisión Europea una aportación de 16,5 millones de euros, ayuda que prevé el mecanismo *Conectar Europa* de RTE-E, van a contribuir a que se cumpla

Enagás coordina un proyecto para el uso de GNL en los barcos. EFE



Gas licuado y petróleo

■ Emisiones

El Gas Natural Licuado genera un 30 por ciento menos de emisión de CO2 a la atmósfera que los derivados del petróleo. Además contribuye a la reducción de las emisiones de óxidos de azufre y de óxidos de nitrógeno.

■ Dependencia

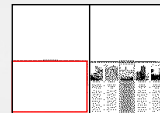
Los países miembros de la Unión Europea tienen en el desarrollo del transporte marítimo una gran dependencia del petróleo, que se puede cifrar en el 94 por ciento, y de esa cantidad prácticamente el 84 por ciento de ese combustible debe de ser importado.

■ Ahorro

El GNL es mucho más barato que el combustible que aporta el petróleo, lo que supone un buen ahorro para las empresas de transporte, dado que uno de los gastos principales que sufren las empresas del sector corresponde al combustible y a la evolución del precio del mismo.

■ 2025

Para ese año, la Unión Europea quiere que los barcos naveguen por las aguas europeas usando una energía alternativa al uso del petróleo, y para ello apoyan que se utilice el GNL como una de las mejores soluciones.



La UE destina 16 millones de euros, de los 33 de inversión total, al proyecto Core LNGas que comandan Puertos del Estado y Enagás. EE

En quince años, barcos más eficientes y menos contaminantes con el medio ambiente. EE

una de las directrices que se encuentra recogida en la Directiva 2014/94 de la UE sobre el uso de infraestructuras para combustibles alternativos, como es la descarbonización de los corredores del Mediterráneo y del Atlántico.

El proyecto liderado por Puertos del Estado y coordinado por Enagás, se encuentra registrado en el impulso que quiere dar la UE al uso del GNL y para lo que tiene destinado, a nivel global, una inversión de 2.100 millones de euros con los que se cofinanciaría con los diferentes países las actuaciones que estos lleven a cabo.

A la convocatoria europea de este año se han presentado 681 proyectos, de los que han sido seleccionados 263, y entre ellos el de autoría española.

El GNL es uno de los combustibles fósiles más respetuoso con el medio ambiente, ya que genera alrededor de un 30 por ciento menos de emisiones de CO2 que el petróleo y sus derivados. Además contribuye a la reducción de las emisiones de óxidos de azufre, partículas contaminantes y óxidos de nitrógeno, lo que permite, además, cumplir con la normativa medioambiental europea, al mejorar la calidad del aire en los entornos portuarios.

La Red Transeuropea contempla la ubicación de infraestructuras para el abastecimiento de GNL en, al menos, 139 puertos del continente, algo más del 10 por ciento del conjunto de los puertos marítimos y fluviales con que

El GNL implica a la Administración y a empresas privadas

■ El proyecto Core LNGas implica a la iniciativa pública, a través de Puertos del Estado, y a empresas privadas, como es la coordinación encargada a Enagás. En su conjunto son 42 socios de España y Portugal los que va a aportar su saber al desarrollo de este proyecto, cuyo máximo objetivo es impulsar el uso del GNL como combustible alternativo al petróleo. Se encuentra inscrito en el programa RTE-E, Red Transeuropea de Transporte, con el que se quiere reducir la dependencia de los Estados miembros de la UE al uso del petróleo. La inversión se cifra en unos 33 millones de euros, la UE aporta 16,5.

cuentan los países miembros.

El principal problema no es llevar el GNL hasta las infraestructuras de los puertos para el repostaje de los buques, sino la escasez de surtidores e instalaciones que permitan que se pueda llevar a cabo esa operación. A final de 2015 únicamente había algunas terminales al uso en pequeña escala en algunos puntos de Noruega y Suecia, gracias a los que ya hay barcos que pueden navegar por el Báltico con este tipo de combustible.

Desde la UE se hace hincapié en que no se precisan grandes estaciones de repostaje, sino terminales de un tamaño adecuado a cada puerto, que pueden ser tanto fijas como móviles -barcazas-.

La UE ya aprobó, hace aproximadamente dos años, dos proyectos en España para la ubicación de gasolineras que permitiesen el repostaje de Gas Licuado en el Mediterráneo, con un presupuesto inversor de 2,088 millones de euros; y otro semejante, por 1,204 millones de euros para la creación de un hub de GNL en el Noroeste del país.

La Península Ibérica cuenta con ocho plantas de regasificación y con una de las posiciones geoestratégicas más interesantes para la ubicación de puntos de repostaje de este tipo de combustible, que, a juicio de los firmantes del Core LNGas, puede consolidarse como referente europeo.