



MARÍTIMO

Las navieras aceleran el uso del GNL para cumplir en 2020 con los límites de la OMI

Demandan ayuda a las instituciones europeas para cumplir con la nueva hoja de ruta

A. Guerrero Barcelona

La Organización Marítima Internacional (OMI), la autoridad reguladora para el transporte marítimo internacional, ha establecido en enero de 2020 la puesta en marcha de nuevos límites más estrictos de contenido de azufre de los combustibles. La decisión, que podía aplazarse hasta 2025, representa el comienzo de una cuenta atrás para la reconversión de la industria marítima en apenas tres años de plazo y supone la oportunidad para que las navieras materialicen su apuesta por el GNL.

Para el jefe de desarrollo del negocio del bunkering de GNL en Gas Natural Fenosa, José María Ruiz-Antón, este nuevo límite adoptado por la OMI "acelerará" el desarrollo de este combustible en los buques. "Había muchas navieras esperando a esta medida" para decidir la adaptación de sus buques al GNL. No se trata, en cualquier caso, de la única forma que tiene la industria para cumplir con estos requisitos más estrictos, ya que existen alternativas, como el uso de fueloil reglamentario de bajo contenido de azufre, o usando sistemas de limpieza de los gases de escape, como los filtros que limpian las emisiones antes de

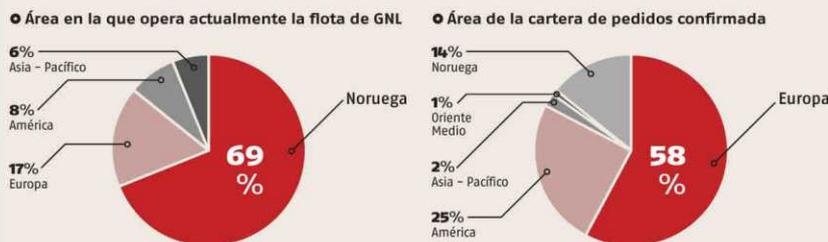
"Había muchas navieras esperando a esta medida", explican desde el área de bunkering de GNL de Gas Natural Fenosa



Los límites más estrictos acordados por la OMI podían aplazarse hasta 2025, por lo que la decisión acelerará la transformación de la industria marítima

que sean liberadas en la atmósfera. Pese a estas opciones, Ruiz-Antón considera que el GNL cuenta con más puntos a favor. En su opinión, la trascendencia de la medida de la OMI como factor acelerador del GNL es que "en el análisis de rentabilidad que tiene que hacer un naviero ante las distintas posibilidades para cumplir con la directiva, el uso del GNL tendrá más elementos a favor, lo que hará que muchos navieros opten por esta solución". Además, añade que "próximamente limitarán también las emisiones de óxido de nitrógeno, lo que hará que sea el GNL el combustible único para cumplir los requisitos impuestos".

El delegado general de la asociación internacional de importadores de GNL, el International Group of Liquefied Natural Gas Importers (GiiGNL), Vincent Demoury, otorga también esta importancia a la decisión de la OMI. "Definitivamente, es una buena noticia para la implantación del GNL como combustible marino, ya que reduce la incertidumbre sobre la regulación de las emisiones". "El GNL emite cero óxidos de azufre y partículas, y significativamente menos óxido de nitrógeno y dióxido de carbono, por lo que está bien posicionado para



ser el combustible elegido para el transporte marítimo".

Desde Anave, la patronal naviera española, asumen, por su parte, que los nuevos límites de la OMI "darán un fuerte impulso al comportamiento medioambiental del transporte marítimo", pero señalan que se producirá "a costa de un considerable esfuerzo administrativo y económico para las empresas navieras". En este sentido, su homóloga europea, The European Community Shipowners' Associations (ECSA), trasladó la semana pasada a las instituciones europeas que comparta con el sector marítimo la responsabilidad de cumplir con el camino marcado por la OMI. "Invi-

Puertos del Estado ha decidido rebajar en un 50% el importe de la tasa del buque para los buques propulsados por GNL

tamos a los políticos europeos y a todas las partes interesadas a unirse a la industria para aprovechar el impulso y mostrar liderazgo para hacer que la hoja de ruta de la OMI funcione", reclamó el secretario

FUENTE: DNV-GL



0,5% de azufre

La decisión de implantar en 2020 un límite máximo mundial del contenido de azufre de 0,50% en los combus-

tibles marítimos ha sido tomada por la Organización Marítima internacional (OMI), la autoridad encargada de regular el transporte marítimo internacional, en el transcurso de la reunión del Comité de protección del medio marino (MEPC), celebrada en la ciudad de Londres a finales del pasado mes de octubre.

El Europarlamento fija en el Mediterráneo el nuevo polo de infraestructuras de GNL

Los Estados miembros deben transponer esta semana la directiva que establece la red de repostaje de GNL

A. G. Barcelona

■ La Unión Europea aspira a convertirse en un mercado atractivo para el GNL y el Mediterráneo concentra parte de las esperanzas para alcanzar este objetivo. Una resolución aprobada por el Parlamento Europeo a finales de octubre señala que "existen reservas de gas significativas en los países del Norte de África y descubrimientos recientes en el Mediterráneo Oriental, que ofrecen a la región la oportunidad de presentarse como centro pujante para el transporte del gas hacia Europa". La valoración de los europarlamentarios es que "la nueva capacidad de GNL que se está desarrollando en el mar Mediterráneo podría conformar la base de un centro de infraestructuras".

El proyecto que promueve Bruselas parte de la "necesidad" de reducir la dependencia de la Unión Europea del gas ruso en el largo plazo. De esta forma, el informe "expresa su preocupación por el hecho de que en 2015 las importaciones de gas procedente de Rusia fueron un 7 % más elevadas que en 2014, y por el hecho de que el 41 % de las importaciones de gas de terceros países procedían de Rusia". El informe es crítico, además, con la actual red de infraestructuras y señala que "las actuales terminales de GNL no están distribuidas de forma óptima en la Unión", por lo que solicita a la Comisión la creación de un marco financiero "estable a largo plazo y posibilidades de financiación" a través de fondos comunitarios. El Parlamento subraya la importancia de mejorar la infraestructura de GNL en los puertos "para promover la multimodalidad", con el objetivo "de que pueda ser utilizada por las embarcaciones y los camiones". De esta forma, el texto insta a los operadores nacionales y regionales "a que cooperen estrechamente con el fin de reforzar la multifuncionalidad y el potencial de explotación de la infraestructura".

En este sentido, desde el Parlamento recuerdan que esta semana, el día 18 de noviembre, los Estados miembros deben transponer la directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, que supone el establecimiento de puntos de repostaje de GNL, al menos en la red básica existente de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Esta transposición debe "garantizar que los vehículos pesados que utilizan GNL puedan circular por toda la Unión Europea, y en los puertos marítimos e interiores, para permitir que las embarcaciones marítimas y de navegación



El puerto de Barcelona es uno de los principales hubs de GNL en el área / ENAGAS



OMI

general de la organización, Patrick Verhoeven.

En este sentido, a escala estatal, Puertos del Estado ha materializado este apoyo por la reducción de emisiones contaminantes de los buques a través de la decisión de rebajar en un 50% el importe de la tasa del buque para los buques propulsados por GNL. Esta iniciativa -explica la entidad presidida por José Llorca- "permitirá la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y el refuerzo de la competitividad de España aprovechando un combustible para el que disponemos de una infraestructura básica".

13 PUERTOS EUROPEOS BONIFICAN EL GNL

"Me parece muy adecuado este tipo de iniciativas que fomentan que haya mucha menos contaminación en los puertos y que se incentive el uso de combustibles limpios en beneficio de toda la comunidad portuaria y la ciudad", considera José María Ruiz-Antón. Para Vincent Demoury, se trata de una medida "lógica", que se alinea con las adoptadas por otros puertos de Europa que ya han puesto en marcha iniciativas similares. "En septiembre de 2016, 13 puertos en Europa estaban ofreciendo incentivos para

Europa pasará en apenas dos años de representar un 17% de la flota internacional de GNL a situarse como líder global, con el 58% del mercado

los buques propulsados con GNL, lo que indica que hay un impulso creciente hacia el desarrollo del gas como combustible marino".

El último informe de la consultora DNV-GL muestra que este "impulso creciente" está cerca de materializarse. Según sus datos, la flota actual propulsada con gas natural es de 77 buques, pero la cartera de pedidos hasta 2018 supone la incorporación de 186 barcos. El análisis de la zona en la que operarán estos buques muestra además un desplazamiento del área de desarrollo de este combustible. Europa, que apenas representa actualmente el 17% de la flota de GNL, pasará a representar el 58%, por lo que se convertirá en el mercado marítimo más importante del gas licuado. Por tipos de buques, destacan la apuesta que están realizando los ferries de pasajeros y los car carriers, que concentrarán una flota de 38 barcos de GNL en apenas dos años. ■

Europa activa el mecanismo de ayudas para la construcción de buques sostenibles

El vicepresidente del Banco Europeo de Inversiones (BEI), Ambroise Fayolle, y el director de la empresa de finanzas Socié Générale, Frederic Surdon, firmaron la semana pasada un acuerdo marco de garantía, por un total de 150 millones de euros, para apoyar proyectos de construcción naval que promuevan el transporte sostenible. El acuerdo se enmarca en el Plan Juncker y es la primera aplicación en Europa del nuevo mecanismo europeo de

garantía para la transformación ecológica del transporte marítimo, que está dotado de un presupuesto de 750 millones de euros. La comisaria europea de Transporte, Violeta Bulc, explicó que este "nuevo mecanismo de garantía aumentará la inversión responsable en el sector marítimo. También mejorará el rendimiento medioambiental de las Autopistas del Mar, una de las prioridades de la política europea de transportes".

El Parlamento Europeo considera que "las actuales terminales de GNL no están distribuidas de forma óptima en el territorio de la Unión"

interior circulen por toda la red básica de la RTE-T". El documento sugiere, además, que los Estados miembros evalúen, en sus marcos de políticas nacionales -y en estrecha colaboración con sus entidades

regionales y locales", apunta -la instalación de puntos de repostaje de GNL en los puertos que no forman parte de la red básica de la RTE-T, aunque advierte de que esta evaluación "debe incluir un análisis detallado de costes y beneficios". A este respecto, el Parlamento Europeo solicita también a la Comisión que evalúe "si los instrumentos financieros existentes son adecuados para apoyar la construcción de puntos de repostaje de GNL en los puertos situados fuera de la red básica de la RTE-T". ■