



Energía fomentará el uso de las regasificadoras con una nueva estructura de peajes regulada

El proyecto de real decreto que tramita contempla la posibilidad de aplicar descuentos para favorecer la recarga de buques e incrementar así los ingresos al sistema

GIJÓN. España está a la cabeza de la Unión Europea en infraestructuras y capacidad de almacenamiento de gas natural licuado. Es el país con mayor número de plantas de regasificación: en total, siete (seis operativas más la de El Musel). Y, por su situación geoestratégica, tiene

AIDA COLLADO

✉ aidacollado@elcomercio.es



un importante potencial para desarrollar el mercado del GNL orientado al transporte marítimo. Estas son las cartas que le han tocado al Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital. Tras los duros años de la crisis agravados por el desplome de la demanda, el Gobierno quiere jugarlas de la mejor manera posible con la tramitación de un nuevo proyecto de real decreto. Por un lado,

este pone en marcha las nuevas infraestructuras gasistas sobre las que pesaba una especie de moratoria desde 2012: cabe recordar que la regasificadora de Enagás en Gijón lleva hibernada desde el mismo momento de su construcción. Y, por otro, facilita el acceso a este tipo de instalaciones y la prestación de servicios a terceros, para incrementar los ingresos y reforzar la sostenibilidad económica del sistema gasista. Por esa razón, la propuesta se centra muy especialmente en la estructura de peajes de las plantas de regasificación, con el objetivo de promover su uso. Dicho de otro modo: «Modifica la estructura de los peajes de las plantas de regasificación, inclu-

yendo la descarga, el almacenamiento, la regasificación y la recarga de buques».

Y, además, incluye algunas novedades. La memoria del proyecto destaca tres. La primera es que se contempla la posibilidad de ofrecer servicios agregados, ya sea a través de la suma de diferentes servicios o de ofertar el mismo en distintas instalaciones. Estos, por cierto, podrían contar con sus propios peajes. La segunda novedad plantea la oportunidad de aplicar descuentos por los servicios contratados para plazos superiores a un año, del mismo modo que existen recargos para los de plazos inferiores. Y, en tercer lugar, el documento del Gobierno central elimina la fórmula de cálculo del caudal a la hora de facturar. Ahora, se propone facturar exclusivamente

Tendrá en cuenta el tamaño de los barcos y el tiempo para el que se contrate el servicio

el caudal contratado y «si un usuario necesitase utilizar capacidad por encima de este, dispone de la posibilidad de contratar productos de capacidad diaria o intradiaria».

Un ejemplo. Hoy en día, en el sistema español, el servicio de transvase de gas natural licuado a un buque cuenta con el correspondiente peaje de acceso que incluye dos niveles diferentes de precio, para buques con capacidad de carga de GNL inferior o superior a 9.000 metros cúbicos. Sin embargo, según señala el documento del Gobierno, el actual valor del término fijo del peaje hace inviables económicamente las operaciones de pequeño volumen. Igualmente, el término variable resulta en un precio poco competitivo en comparación con el resto de las plantas de nuestro entorno. Por todo ello, Energía propone ahora modificar la estructura del peaje de recarga de buques, diferenciando el tamaño de los mismos, así como entre los productos contratados a corto y medio plazo, para adecuar los niveles de precio de dicha tasa y permitir la realización de este tipo de operaciones.

El real decreto busca con la definición de estos peajes un método para dotar al sistema español de «la flexibilidad que el mercado reclama». Porque, en el caso de no hacer nada, habría que esperar a un cambio normativo a nivel de Ley y a su posterior desarrollo mediante circular de la CNMV para poder ofertarlos. Acelerar las cosas, concluye el Ejecutivo central, «beneficia al sistema gasista español y a sus consumidores». Aunque, tarde o temprano, la CNMC deberá aprobar la nueva metodología.



Los tanques de la regasificadora de Enagás sobresalen en el puerto de El Musel. :: DAMIÁN ARIENZA

Gijón, capital del gas natural licuado

Enagás, en su interés por poner en marcha la planta de El Musel, quiere convertir la ciudad en un centro logístico internacional

✉ A. C.

GIJÓN. Enagás, fiel a su firme intención de poner en funcionamiento la regasificadora de El Musel cuanto antes, quiere convertir la planta y el Puerto de Gijón en un 'hub' logístico internacional de gas natural licuado (GNL). La compañía no oculta

sus intenciones. Todo lo contrario: explora todas las posibles funcionalidades de la infraestructura (sea almacén logístico, sea punto de referencia para el repostaje de buques) y participa en diferentes proyectos para convertir a la ciudad en un punto de referencia en el sector.

Uno de estos proyectos es el Core LNGas Hive, coordinado por Enagás y en el que participa El Musel con otros 41 organismos, entre instituciones públicas, autoridades portuarias y socios industriales. Se centra en el desarrollo de una cadena logística «integrada, segura y eficiente» para el suministro de GNL como combustible en el sector del transporte, especialmente en el marítimo, de la Península Ibérica.

El impulso del GNL, según recoge el proyecto, «contribuye a la descarbonización de los corredores europeos del Mediterráneo y del Atlántico y es un paso más en la carrera de disminución de emisiones, el fomento de energías limpias para el transporte y cuidado del medioambiente», impulsado por la Unión Europea. Cabe destacar que la iniciativa Core LNGas Hive fue seleccionada para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (en la convocatoria de 2014) y, por ello, recibe fondos de la Comisión Europea. La aportación de esta será de 16,5 millones y la inversión total en el proyecto alcanzará los 33 millones de euros. La contribución de El Musel ha sido su participación en un estudio sobre la demanda de GNL y un análisis sobre

la cadena de suministro en el corredor atlántico.

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

'Bunkering'

Hay más proyectos que se apoyan en los fondos europeos con fines parecidos. Enagás también participa en el Blue Change Go, encargándose del estudio de ingeniería. El papel de El Musel, en este caso, es la elaboración de un estudio sobre la adecuación de pantaneros para favorecer la carga de buques, a través de 'bunkering'.

Por otra parte, el Centro de Formación Jovellanos, perteneciente a Salvamento Marítimo, y Enagás firmaron hace poco más de un mes un protocolo para la creación de la Escuela Internacional del GNL. Esta pretende estructurar de forma conjunta una oferta formativa que cubre todos los aspectos del GNL y está dirigida a los profesionales, tanto en el ámbito nacional como internacional.

Otra iniciativa, en la que no participa Enagás pero sí EdP, es la conocida como SamuelLNG, otro proyecto relacionado con la sostenibilidad y el tráfico marítimo para promover el GNL como combustible de buques pequeños. Además del gijonés, también participan, entre otros, el puerto de Vigo y el de Nantes. EdP se ha propuesto construir una estación de repostaje de gas natural para mejorar la movilidad terrestre en El Musel. Se trata de la primera fase de una iniciativa global, que —de nuevo— pretende promover el desarrollo de una red de transporte marítimo y terrestre con gas natural en puertos del Arco Atlántico. La segunda fase consistiría en la puesta en servicio de la estación, que estaría disponible para todos los usuarios del puerto que dispongan de un vehículo propulsado por gas natural.

Todo ello ayudaría a colocar Gijón en el mapa como ciudad de referencia del mercado del gas natural licuado. Mientras tanto, Enagás continúa negociando con grandes comercializadores para utilizar la planta como almacén gasístico.