



LA FLOTA QUE EMPLEA GNL **CRECE UN 23%**

Cada vez es más constante el uso del Gas Natural Licuado (GNL) como combustible para los propulsores de los barcos. De hecho, el número de unidades en la flota de todo el mundo en activo alcanza las 103, con 97 ejemplares más en cartera

FELIPE ALONSO





La contaminación de los océanos es uno de los problemas que se quiere atajar por parte de los organismos internacionales, dado que la emisión de óxido de azufre que arroja a la atmósfera el combustible que emplean los buques para mover sus propulsores es alta. Un ejemplo de esta preocupación es la normativa de la Unión Europea que ha fijado como límite el año 2020 para que se produzca una reducción de esa emisión de no más de un 0,1 por ciento de azufre en el combustible. Pero lo más importante es que, en esa misma normativa, la UE requiere a las navieras que busquen soluciones de energías alternativas y, en ese caso, potencian el empleo del GNL, gas natural líquido, como mejor combustible frente a los derivados del petróleo.

En este contexto ya se han movido las navieras desde hace, al menos, 5 años, de tal forma que en la actualidad ya hay 103 buques en servicio que se mueven gracias al GNL, navegando por el mundo.

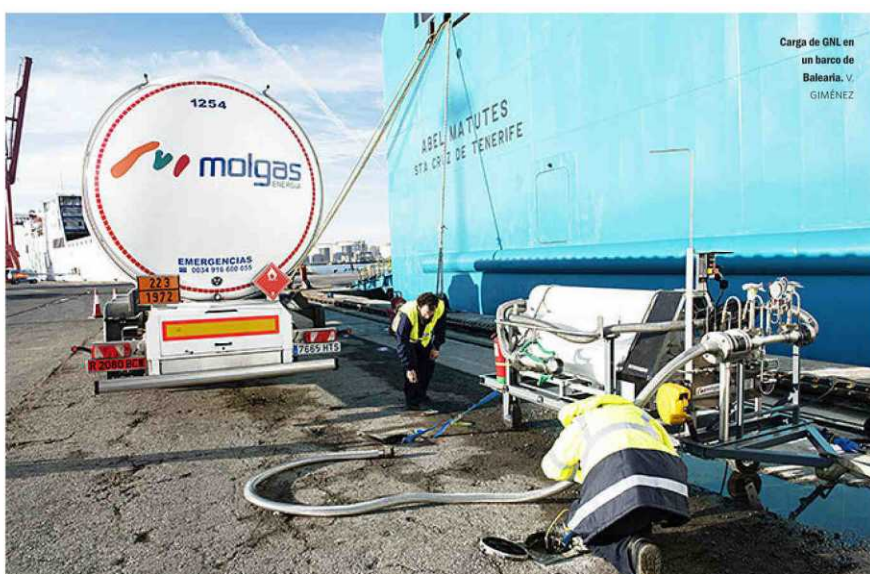
Según el informe elaborado por LNG World Shipping, a finales del mes de marzo la flota en servicio y la cartera de pedidos que tienen los astilleros en la incorporación del GNL como fuerza motriz de sus propulsores, se situaba en las 200 unidades. Sin la inclusión de los metaneros, son ya los indicados 103 buques los que navegan a gas licuado, y 97 los que se encuentran en la cartera de pedidos, en construcción. Esta cifra, según LNG World Shipping, representa un crecimiento global de un 23 por ciento con respecto a 2016, cuando se movían por los océanos 74 buques en servicio, y la cartera de los pedidos estaba en 88 barcos.

Tanto la flota como los buques en construcción se pueden clasificar en cuatro categorías: buques de pasajeros, barcos tanqueros y graneleros, los portacontenedores y los barcos de servicios y suministro.

El sector más dinámico, según el informe, de los últimos 12 meses, es el de los tanqueros y graneleros, gracias a la entrega de ocho nuevos buques. Destacan, entre ellos, cuatro petroleros de 114.000 toneladas, a los que se añaden cuatro metaneros, con motores de inyección de gas de alta presión. La cartera de pedidos en este segmento ha aumentado de seis a 19 barcos.

En lo que respecta a los portacontenedores, es uno de los sectores que tiene una menor demanda, aunque se espera que en los próximos años se puedan construir hasta 17 nuevos barcos con capacidad para el transporte de entre 15.000 y 18.800 TEU's, gracias al programa que tiene en desarrollo en construcción naval UASC.

Sin lugar a dudas, el conjunto más importante es el que combina pasaje con carga y que, según LNG World Shipping, se sitúa en el 72 por ciento del



23%
Es el crecimiento del número de barcos de GNL, en activo y en construcción desde el año 2016

total de la flota mundial existente y en cartera que se mueve gracias al uso de GNL como combustible. Este tipo de buque cuenta con 40 unidades en servicio, frente a las 30 del año pasado, y un total de 32 en cartera, cuando en 2016 eran 25 unidades. Este crecimiento del 36 por ciento se debe, de acuerdo con el informe de LNG World Shipping, al interés mostrado por los operadores de los buques de cruceros y de grandes ferries. Un buen ejemplo del interés que tienen las navieras que emplean este tipo de servicios con la implantación del GNL para propulsar sus barcos es la española Balearia.

La naviera española Balearia, un ejemplo de uso de GNL Balearia ya tiene encargados barcos de la categoría ferry que se muevan con el uso del gas licuado. Uno de esos barcos ha sido encargado al astillero vizcaíno LaNaval. Este nuevo *cruise ferry* va a utilizar GNL para dar fuerza a sus cuatro motores, lo que va a representar una reducción de más de un 40



por ciento en las emisiones contaminantes a la atmósfera. Situado entre los de mayor tamaño del mundo, contará con una capacidad para un total de 1.760 personas, 331 viajeros y tendrá 3.300 metros lineales para transportar mercancías. Su eslora mide 232,2 metros y cuenta con 30,4 metros de manga. Los cuatro propulsores permitirán al barco navegar a una velocidad máxima de 22 nudos. Se ha anunciado como el primer *smartship* que navegue por el mar Mediterráneo gracias al uso del GNL, y la previsión es que inicie su operativa a principios del año 2019. La inversión ha supuesto cerca de 187 millones de euros.

No sólo es construir; hay que alimentar con GNL

Pero, evidentemente, no todo es construir barcos que se muevan gracias al uso del gas natural licuado, sino que es preciso que existan los puntos en los que estos barcos puedan repostar. Para salvar ese inconveniente, la UE -que se ha mostrado muy beligerante en la lucha contra la contaminación del mar- ha aprobado una ayuda para el proyecto español *Core LNGas hive*, que se inscribe dentro del mecanismo *Conectar Europa*, para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, iniciativa que está promovida por el ente público Puertos del Estado, y coordinado por la empresa Enagás, que cuenta además con 42 socios de España y Portugal. La inversión total es de 33,3 millones de euros y la UE aporta 16,65 millones. El objetivo es diseñar una estrategia que con fecha límite en 2020 desarrolle una cadena logística de integración, que sea segura y eficiente en la Península Ibérica para poder suministrar gas licuado. Este desarrollo se plantea adaptar las infraestructuras portuarias de tal forma que se pueda abastecer a los barcos, tanto a pequeña escala como a gran escala para los buques de mayor tonelaje, bien por una serie de estaciones fijas o móviles.

De hecho, en el norte de Europa y en el Báltico ya hay diversos puertos donde los barcos que se mueven por GNL pueden recargar combustible. No obstante, desde la UE se piensa que por la situación estratégica de España, es uno de los puntos importantes para el suministro a los numerosos buques que transitan entre el Mediterráneo y el Atlántico.

Evidentemente, falta mucho para que el GNL se imponga como el principal combustible alternativo, y causa sorpresa cuando se habla de un gran logro por la existencia de 200 barcos que se mueven por gas en el conjunto de los más de 55.000 buques que navegan por el mundo y que utilizan combustible dependientes del petróleo y que arrojan a la atmósfera cientos de miles de toneladas de elementos contaminantes.



El gas natural licuado es una alternativa de futuro. EE

Sobre el uso del Gas Natural Licuado

- **Menor contaminación**
 El uso de GNL reduce en gran medida la contaminación que produce el empleo del derivado del petróleo. Los informes de las organizaciones que analizan el medio ambiente hablan de que un solo barco petrolero puede emitir en un año el equivalente a 50 millones de coches en óxido de azufre.
- **Directiva de la UE**
 La Unión Europea se ha puesto como fecha límite el año 2020 para que el combustible que se emplea en el transporte por mar no supere el 0,1 por ciento de azufre, y ha recomendado el uso de combustibles alternativos, en particular del GNL.
- **Inversiones**
 En Europa se están llevando a cabo inversiones en diferentes puertos para acondicionarlos al suministro del GNL. Más de 10 millones de euros ha dotado la UE a infraestructuras del norte de Europa y del Báltico.
- **'Core LNGas hive'**
 España tiene su propia iniciativa para la búsqueda de soluciones al suministro de gas licuado, que se va a desarrollar hasta 2020 por parte de Puertos del Estado y Enagás.