



MARÍTIMO • Intensa actividad en la segunda jornada del Green Energy Ports Conference de Vigo

El GNL refuerza su posición como combustible alternativo y limpio en el sector portuario

 JOSE M ROJAS
 VIGO

El Gas Natural Licuado (GNL) avanza con paso firme en su posicionamiento como combustible alternativo y limpio en los puertos que forman parte del Arco Atlántico europeo. El proyecto Samuel LNG, que se encuentra encuadrado en una iniciativa global denominada "Hacia un Arco Atlántico Azul en 2025", actúa como catalizador de este objetivo que pretende mejorar la sostenibilidad del transporte marítimo con el uso del GNL en buques de tamaño pequeño. El GNL irrumpe con fuerza de este modo como alternativa ecológica y rentable a combustibles convencionales en este tipo de segmento.

Pero no resulta sencillo implementar un cambio de estas dimensiones que afecta, al margen de la mentalidad, a las infraestructuras portuarias, el diseño de motores, de buques, su adaptación y a la nueva logística de suministro que ello implica. Precisamente, el consorcio de autoridades portuarias (Nantes Saint-Nazaire, Le Havre, Rouen, Gijón y Vigo) y empresas (Inova, Ghenova, Energias de Portugal, Gas Natural Fenosa, Suardiaz y la asociación internacional de dragado CEDA) que trabajan en el Samuel LNG compartieron sus experiencias y retos en la Green Energy Ports Conference de Vigo.

Durante esta mesa redonda se analizaron diferentes estudios de avituallamiento de GNL y su respectivo impacto medioambiental, la importancia de la futura formación que debe recibir el personal encargado de estas tareas o el diseño que se ha realizado para el puerto vigués de una barcaza inteligente preparada para suministrar gas natural licuado y electricidad a buques de crucero y a los que operan en la autopista del mar Vigo - Nantes Saint-Nazaire.

Medidas compensatorias

El transporte por vía marítima y la propia actividad portuaria generan determinados impactos medioambientales que contribuyen al proceso de cambio climático. Por este motivo, las autoridades portuarias europeas plantean diferentes estrategias dirigidas a mitigar estos impactos. En España, tres puertos mediterráneos, en concreto Melilla, Huelva y Cartagena, lideran pro-



De izquierda a derecha: Manuel Lage (Gasnam), Carlos Botana (Puerto de Vigo), Miguel Barroso (Endesa), Juan Ignacio Buenestado (Gas Natural), Jaime Pancorbo (Bureau Veritas) y Agustín Fernández (UECC) conformaron el panel dedicado al gas natural como combustible de buques. Foto José M. Rojas.



Fermin Rol (Puerto de Cartagena), Carmen Pitarch (Puerto de Melilla), Rocio López (Puerto de Huelva) y Rafael Cano (Puerto de Cartagena) durante su intervención en el congreso. Foto José M. Rojas.



En las pausas que la organización ha marcado los asistentes al congreso de Vigo pueden realizar networking. Foto José M. Rojas.

Por último, Rafael Cano, responsable del departamento de sostenibilidad del Puerto de Cartagena, de las iniciativas orientadas a potenciar la biodiversidad en el área de influencia de su recinto y valorizar los servicios ecosistémicos y potenciar el efecto sumidero de carbono, denominado "carbono azul". En líneas generales, los responsables de medioambiente de estos puertos animaron a poner en marcha iniciativas como estas, a darles continuidad y apoyo por encima, incluso, de los marcos legales exigidos, y a involucrar a todos los usuarios de los puertos en estos proyectos.

Impacto económico

Una de las principales cuestiones abordadas en la conferencia Green Energy Ports de Vigo fue la de analizar el impacto económico y ambiental que puede suponer la introducción del GNL en el transporte marítimo. Carlos Botana, responsable de medioambiente y calidad del Puerto de Melilla, habló del proyecto Nereida, con el desarrollo de una herramienta que ha permitido desplegar soluciones integradas para minimizar las emisiones de dióxido de carbono mediante el uso de tecnología biológica y sensores.

Por otra parte, Rocio López, responsable de medioambiente del Puerto de Huelva, compartió con los asistentes las acciones llevadas a cabo por su enclave en relación a la recuperación de la orilla izquierda del Río Odiel y otros relacionados con la gestión ambiental del dragado portuario y la mejora del comportamiento ambiental de toda la Comunidad Portuaria.

Partiendo de la base de que el GNL tiene un coste de extracción tres veces inferior a otros combustibles fósiles, el gas natural licuado es una de las mejores opciones para los armadores a nivel económico precisamente por este coste y por la reducción

Puerto de Vigo, ejemplo de gestión ambiental

La entrega de la certificación PERS (Port Environmental Review System) de la Unión Europea al Puerto de Vigo significa, en buena parte, el reconocimiento de las buenas prácticas medioambientales de este enclave por parte de la Asociación Europea de Puertos (ESPO).

De este modo, la conferencia Green Energy Ports fue el marco ideal para que la secretaria general de la ESPO, Isabelle Ryckbost, y Sotiris Raptis, senior policy advisor y coordinador del proyecto EcoPorts de la ESPO, hicieran entrega de la mencionada acreditación a Beatriz Colunga, directora del Puerto de Vigo, acompañada por el responsable de desarrollo y sostenibilidad de la APV, Carlos Botana.



Carlos Botana (APV), Sotiris Raptis (ESPO), Beatriz Colunga (APV) e Isabelle Ryckbost (ESPO), en la ceremonia de entrega del certificado PERS al Puerto de Vigo. Foto José M. Rojas.



de la inversión en el mantenimiento de los motores de gas, al margen, evidentemente, de la mejora ambiental, ya que se reduce la emisión de partículas nocivas y CO2.

En líneas generales, las diversas experiencias con gas natural focalizadas en el ámbito marítimo son todas positivas y sus usuarios creen que, por una parte, España debe aprovechar su liderazgo en el segmento GNL; mientras que por otra, se espera que una vez solucionada la cuestión logística para el avituallamiento de buques, crezca el abanico de barcos usuarios de GNL. En la actualidad hay ordenadas sobre un centenar de unidades que utilizarán el gas como combustible propulsor.

Proyecto HIVE

El despliegue de la infraestructura que permita suministrar GNL como combustible marino en España fue analizado en un panel que contó con la intervención de Ignacio Álvarez-Ossorio (Puerto de Huelva), José E. Murcia (Enagas), Sara Blanco (Isdefe), Juan Carbayo (Cepsa), Raúl Cascajo (Puerto de Valencia) y Rodrigo Díaz (Reganosa), aportando de este modo una visión amplia del tema, desde el punto de vista de las infraestructuras gasistas, de las Autoridades Portuarias, las comercializadoras y desde el ámbito normativo.

Los corredores de suministro de gas se encuadran en el proyecto denominado HIVE, que trata de desarrollar una cadena logística robusta, eficiente e integrada para el suministro de GNL. Un suministro que, por otra parte, los expertos anunciaron que no era nuevo ya que en España se dispone del know how suficiente en esta materia. En el panel des-



Imagen de los participantes en el panel Blue Growth Strategy. Foto: José M. Rojas.

Vigo tiñe su estrategia de crecimiento de un azul intenso

La estrategia de "crecimiento azul" presentada por el Puerto de Vigo en la conferencia Green Energy Ports marca, con toda probabilidad el modelo a seguir por aquellos puertos que quieran tener un futuro prometedor o, simplemente, futuro. Beatriz Colunga, directora de la APV, Álvaro Rodríguez Dapena, director técnico de Puertos del Estado; Ángel Calvo, analista de la DG Mare; Emilio Fernández, director del Campus do Mar; Rosa Chapela, responsable del de-

partamento socioeconómico de CETMAR; y Carlos Botana, responsable de medioambiente de la APV, evidenciaron de forma clara que es mucho mejor que tanto la economía como el entorno portuario respeten el medio ambiente ya que ello no está reñido, ni mucho menos, con la eficacia y la propia rentabilidad portuaria. En este sentido, Botana puso en valor todas las iniciativas que ha puesto en marcha el puerto vigués y el potencial para transferir esta

estrategia a otros puertos. El análisis realizado desde una perspectiva holística ha tenido en cuenta la implicación de todos los sectores con idéntica representación y al unísono. De este modo, afirmó Botana: "Podremos conseguir nuestro objetivo de tener un puerto conectado, tanto en infraestructuras como en tecnologías de la información, un puerto innovador, verde e inclusivo, es decir, que tenga en cuenta a las personas".

tacaron las acciones emprendidas en los puertos de Barcelona, donde Cepsa ha contratado una barcaza multicomcombustible (incluido GNL) de Suardiaz que operará allí ya que este puerto es referencial para ferrys y cruceros en el Mediterráneo, por lo que tiene un gran potencial para desarrollar una rápida demanda de suministro de gas.

En Valencia, por su parte, la presentación se centró en el objetivo del proyecto Valencia-port, con el objetivo de contar con una estación de suministro de GNL y un remolcador de GNL en Valencia, además de la adaptación de la terminal de GNL de Sagunto para suministrar GNL a pequeña escala.