



ENAGÁS PARTICIPA EN UN PROYECTO PARA TRANSPORTAR GNL POR TIERRA, MAR Y AIRE

Se trata de una iniciativa innovadora, en proceso de estudio, a fin de desarrollar una cadena logística para el transporte en contenedores de GNL desde la planta de regasificación hasta su destino final

CONCHA RASO

Enagas, en colaboración con Renfe, Cepsa y las autoridades portuarias de Bahía de Algeciras, Huelva, Cartagena y Melilla, están trabajando en la elaboración de un estudio sobre la viabilidad técnica y económica de desarrollar una cadena logística por tierra, mar y aire para el transporte de Gas Natural Licuado (GNL) en contenedores desde la planta de regasificación hasta su destino final. Se trata de una iniciativa innovadora, cuyos resultados se conocerán públicamente a finales de este año. Para 2018, está planificada la realización en España de una primera prueba piloto real.

En un contexto europeo caracterizado por la dispersión de la demanda y



una orografía muy variada, este tipo de transporte multimodal contribuirá a una mejora de la eficiencia, la flexibilidad, la modularidad y la posibilidad de transportar y distribuir GNL a larga distancia. Solo algunos países, como Madeira y Japón, están utilizando este tipo de transporte de manera puntual.

Esta iniciativa es tan solo una de las 25 actividades -14 estudios y 11 proyectos piloto- incluidas en el proyecto *Core LNGas hive*, cofinanciado por la Comisión Europea, cuyo objetivo es desarrollar una cadena logística "integrada, segura y eficiente" para el suministro del GNL como combustible en el sector del transporte, especialmente marítimo, en la Península Ibérica.

Para ello, se deberá llevar a cabo la adaptación de las infraestructuras y el desarrollo logístico-comercial que permitan la prestación de servicios de abastecimiento a pequeña escala -*small scale*- y el suministro de GNL como combustible para barcos -*bunkering*-. El proyecto, liderado por Puertos del Estado y coordinado por Enagás, se prolongará hasta 2020. Cuenta con 42 socios de España y Portugal y un presupuesto total de 33,3 millones de euros para su ejecución.

Este proyecto, totalmente pionero, contribuye a la descarbonización de los corredores del Mediterráneo y del Atlántico y sitúa a España cinco años por delante del resto de Europa. Con ocho plantas de regasificación, la Península Ibérica posee un *know-how* de más de 45 años de experiencia en la logística del GNL y cuenta con una posición estratégica, que la sitúan como referente europeo en este sector.

Los avances más recientes del proyecto se conocieron hace un mes en una conferencia organizada en Barcelona a tal efecto. Uno de ellos fue la presentación de los resultados del estudio de Demanda, elaborado por DNV GL, que han revelado el alto potencial del gas licuado como combustible marino -que utilizará la capacidad actual disponible de las terminales existentes-, y los efectos positivos del desarrollo de una red europea de puntos de repostaje de GNL. Según el estudio, la demanda de gas licuado en la Península Ibérica superará los 2 millones de metros cúbicos anuales en 2030 -principalmente en los puertos de Algeciras, Las Palmas y Barcelona- y se aproximará a los 8 millones de metros cúbicos en 2050.

Desde el punto de vista logístico, el estudio de mercado de DNV concluye que las terminales de GNL existentes tendrán que desarrollar depósitos para permitir la carga del gas licuado a pequeños transportistas y buques de GNL. En la mayoría de los puertos, explica el estudio, el desarrollo de una capacidad local de almacenamiento intermedia deberá sincronizarse con el aumento de la demanda de GNL por buques de mayor tamaño.



Éxito en la planta de Cartagena

■ Fruto de la colaboración entre Repsol, Enagás y la Autoridad Portuaria de Cartagena dentro del proyecto 'Core LNGas hive', ya se ha llevado a cabo el primer suministro en Europa de Gas Natural Licuado (GNL) como combustible directamente desde una planta de regasificación al buque 'Damia Desgagnés', de bandera canadiense y construido en Turquía, que recibió 370 metros cúbicos de gas natural licuado. La coordinación entre Repsol y Enagás, responsables de esta operación, ha permitido realizar con éxito el suministro, que se prolongó por espacio de cinco horas. Este tipo de suministro, pionero en Europa y conocido como 'bunkering pipe-to-ship', se realizó mediante unas mangueras criogénicas flexibles que conectan directamente el barco con la terminal. La cantidad suministrada, supone la mayor operación que se ha realizado de 'bunker' hasta la fecha en España. Este tipo de suministro ha sido posible gracias a las adaptaciones que se están acometiendo en el pantalán de la planta de Enagás ubicada en el puerto de Cartagena.



Además de las estaciones de *bunkering* y las instalaciones locales de almacenamiento, los pequeños transportistas para la entrega del GNL a puertos marítimos jugarán un papel importante en los próximos años. Sin embargo, para realizar la cadena de suministro del GNL proyectada en 2030, se necesitarán alrededor de 1.000 millones de euros de inversiones de capital (Capex), lo que supondrá un coste total de 3.700 millones en el año 2050.

Proyectos en Barcelona

El puerto de Barcelona es uno de los socios del proyecto *Core LNGas hive* y desempeña un papel destacado en el impulso del GNL. Jordi Vila, jefe de Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, explicó durante la conferencia, las últimas novedades.

Una de ellas es la finalización de una unidad móvil generadora a gas para el suministro eléctrico a buques durante su atraque en puerto. También destacó la transformación de una gabarra (barcaza) para el suministro de GNL, que permitirá realizar operaciones de *bunkering* de buque a buque *-ship to ship-*. Una tercera se centra en la transformación de dos grúas portacontenedores *-straddle carrier-* para que puedan utilizar el gas natural como combustible y reducir emisiones.

Otro de los proyectos se centra en la habilitación de un brazo de carga flexible para el suministro de GNL en el atraque pequeño de la planta de regasificación de Enagás en Barcelona para ofrecer servicios de *small scale* y *bunkering*. Finalmente, también se avanzó el estudio de viabilidad para la modificación de un barco remolcador propulsado por combustible tradicional, para que utilice Gas Natural Comprimido (GNC) en el puerto de Barcelona.

Durante la conferencia, en la que también se habló del *Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas al Transporte* como parte del esfuerzo realizado desde la Administración española en este campo, quedó patente la importancia de este tipo de proyectos para la aplicación de la directiva *Clean Power for Transport*, que apoya el transporte sostenible, la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad del aire, que supone importantes beneficios para los ciudadanos europeos.

Algunas de las iniciativas que también impulsa este proyecto europeo son la adaptación de los pantanales para el suministro de GNL en las plantas de regasificación de Mugaros (Galicia) y Bilbao, o la construcción de una gasinera en el puerto de Valencia que podrá abastecer con GNC y GNL a vehículos terrestres y con GNL a buques.
