

Nota de prensa

Las operaciones de abastecimiento de gas natural licuado a barcos se triplican en 2019 en España

- En 2019, se han realizado 195 operaciones de suministro de gas natural licuado (GNL) como combustible a barcos (*bunkering*), 135 más que en 2018
- España se posiciona como referente europeo en bunkering de GNL y gana flexibilidad con operaciones múltiples de varios camiones cisterna a barco (*multi truck-to-ship*).
- En el mundo operan 175 buques a GNL, un 22 % más que en 2018

En 2019, se han realizado en los puertos españoles un total de 195 operaciones de abastecimiento de gas natural licuado (GNL) como combustible a barcos (*bunkering*), en las que se han suministrado un total de 81.704 m³ de GNL. Esta cifra supone que el año pasado se han triplicado este tipo de operaciones comparadas con 2018, año en el que se realizaron 60 operaciones, con un suministro total de 4.504 m³.

Esta tendencia de crecimiento continúa en lo que llevamos de 2020, con 35 operaciones de *bunkering* en los puertos españoles, que han sumado un suministro de 12.055 m³ en el mes de enero.

Este aumento ha sido posible gracias a los desarrollos del proyecto CORE LNGas hive en el que participan 42 socios bajo la coordinación de Enagás y a los proyectos de la estrategia institucional LNGhive2 de despliegue del mercado de *bunkering* de GNL, impulsada por Puertos del Estado, en los que participan 5 socios más, todos ellos cofinanciados por la Comisión Europea. Gracias a los proyectos de adaptación y nueva construcción de buques propulsados a GNL, apoyados de forma activa desde los puertos, se estima una reducción de entre 2 y 4 millones de toneladas de CO₂ en el sector marítimo para 2030.

Referente europeo

España se ha posicionado en 2019 como referente en suministro de gas natural licuado (GNL) a buques. Esta realidad es consecuencia de su posición geoestratégica y la fortaleza de sus infraestructuras. España es el país de Europa con más terminales de GNL, que continúan adaptándose para dar servicios de abastecimiento a barcos de esta fuente de energía.

De las 195 operaciones mencionadas, 165 han sido del tipo *truck-to-ship* (el GNL se suministra desde un camión cisterna al buque) y 30 del tipo *ship-to-ship* (suministro desde una barcaza de abastecimiento a otro buque). Estas últimas se han llevado a cabo por cuatro buques de suministro: Coral Methane, con 7.551 m³ de capacidad; Coral Fraseri, de 10.000 m³; Cardissa, de 6.000 m³; y Engie Zeebrugge, con una capacidad de 5.000 m³.

El *bunkering* de GNL en España está ganando flexibilidad y eficiencia, respondiendo así a la demanda creciente de operaciones, mediante soluciones de suministro desde camión, desde buque o desde planta. A modo de ejemplo pueden citarse las operaciones *multi truck-to-ship*, como las que ya se están realizando en los Puertos de Huelva y de Valencia. Estas operaciones se realizan con varios camiones cisterna a la vez, lo que aumenta el caudal de transferencia y reduce el tiempo de repostaje. Sumándose así al portfolio de alternativas para atender el consumo de GNL, no sólo de buques, sino de los modos terrestres que convergen en el puerto, como es el caso del ferrocarril.

Flota de barcos propulsados con GNL

En España operan actualmente 6 buques (4 ferris y 2 cruceros), propulsados a GNL. En los próximos dos años, serán al menos once los buques de estas características operando en nuestro país.

En el mundo, en 2019, ya navegan 175 buques propulsados a GNL, lo que supone un incremento del 22% con respecto a 2018. Otros 72 buques adicionales se encuentran bajo pedido.

El GNL es un combustible sostenible que permite cumplir la regulación de la Organización Marítima Internacional (OMI) que limita el contenido de azufre en combustible al 0,5% desde enero de 2020. Asimismo, permite avanzar hacia la consecución de los objetivos de emisiones de la OMI, que establecen una reducción del 40% de las emisiones de CO₂ en 2030 y del 70% en 2050, de cara a la descarbonización del transporte marítimo.

Comparado con los combustibles tradicionales, el GNL reduce un 20% las emisiones de CO₂, y elimina casi totalmente las emisiones de óxidos de azufre (SO_x) y partículas (PM) y reduce sustancialmente los óxidos de nitrógeno (NO_x). A modo de ejemplo, un crucero a GNL dejaría de emitir el CO₂ equivalente a lo que emite 10.000 vehículos turismos en circulación. Grandes puertos como el de Barcelona ya se están beneficiando de barcos y cruceros a GNL que atracan allí, mejorando la calidad del aire tanto del puerto como de la ciudad.

Además, tal y como se muestra en un estudio reciente comisionado por Gasnam y elaborado por DNV que analiza 9 tipos de buques propulsados por 5 diferentes tipos de combustible y el GNL es la opción más económica para aquellos buques con un alto consumo de combustible, como el *RoPax*, los portacontenedores y los cruceros.

Todo esto y mucho más se analizará los días 1 y 2 de abril en Madrid en el evento [Green Gas Mobility Summit](#) donde se darán cita empresas, start-ups, universidades y administraciones nacionales y europeas comprometidas con la descarbonización del transporte y la economía circular.