

La Representación de la Comisión Europea en España ha acogido en su sede el proyecto CORE LNGas hive que marca el camino para la descarbonización del sector marítimo. Puertos del Estado y ENAGÁS señalan su importancia para la transición energética en los entornos portuarios.

MADRID, 27 (EUROPA PRESS)

El proyecto CORE LNGas hive, para promover el gas natural licuado (GNL) como combustible marítimo, marca el camino para la descarbonización del sector, según han afirmado este miércoles Puertos del Estado y ENAGÁS, que lideran y coordinan el proyecto, respectivamente, y la Comisión Europea, que lo ha cofinanciado.

Así lo han manifestado el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez; el director general de Infraestructuras de ENAGÁS, Claudio Rodríguez, y dos representantes de la Comisión Europea, en un acto celebrado en la sede de la Representación de la Comisión Europea en Madrid con motivo de la clausura de la primera fase del proyecto.

CORE LNGas hive es una iniciativa puesta en marcha en 2016 que, junto con su desarrollo posterior LNGhive2 --con una inversión total realizada y comprometida de 242 millones de euros--, ha permitido desarrollar "una cadena logística del GNL segura, eficiente e integrada en el sector marítimo y portuario en la Península Ibérica", de acuerdo con sus promotores.

Con 49 socios en España y Portugal, de los cuales 21 son públicos (ocho instituciones estatales y trece autoridades portuarias) y 28 son privados (empresas industriales, armadores, operadores de GNL y proveedores de servicios en la cadena de valor), esta estrategia representa un primer paso para la descarbonización del transporte marítimo e impulsa el papel de los puertos como hubs energéticos, según han indicado.

SUMINISTRO DE GAS NATURAL LICUADO A BUQUES

El proyecto ha permitido adaptar las plantas de regasificación españolas para el suministro de GNL a buques, y estas infraestructuras permitirán incorporar los gases renovables, como el biometano o el hidrógeno, para impulsar una movilidad más sostenible.

Los impulsores de la iniciativa resaltan que, gracias a ella, España tiene hoy el sistema con los peajes más competitivos de Europa, se han reducido las tasas portuarias para los buques propulsados por GNL durante su estancia en puerto y se

ha propuesto una retribución a los operadores de las terminales por la carga de GNL como combustible marino.

En lo que respecta a la transición energética, ENAGÁS considera fundamental el proceso de descarbonización del transporte marítimo y asegura que la puesta en marcha del proyecto CORE LNGas hive y sus posteriores desarrollos contribuye a ello.

En este sentido, ha señalado que el uso del GNL como combustible en la Península Ibérica evita ya la emisión directa de unas 34.000 toneladas de CO₂ al año -- equivalentes a las emisiones anuales de 61.818 coches-- y de 1.865 toneladas de óxidos de azufre.

Concretamente, este tipo de gas emite alrededor de un 25% menos de CO₂ que los combustibles tradicionales y mejora la calidad del aire en los entornos portuarios al eliminar el 100% de las emisiones de óxidos de azufre, las partículas, y entre un 80 y un 90% las de los óxidos de nitrógeno, según ha añadido.

LOS PUERTOS COMO 'HUBS' ENERGÉTICOS

En el acto de este miércoles, el director general de Infraestructuras de ENAGÁS ha afirmado que el proyecto CORE LNGas hive ha facilitado la conversión de los puertos "de 'hubs' logísticos en 'hubs' energéticos", tratando de garantizar la competitividad económica, pero buscando también "acelerar la transformación medioambiental de los entornos portuarios".

Claudio Rodríguez ha apuntado que durante estos años han recopilado "experiencias positivas y negativas" de las cuales se pueden extraer "lecciones" que podrán aplicar otros puertos europeos en sus propias líneas de mejora sostenible.

Por su parte, el presidente de Puertos del Estado ha manifestado que los puertos están "muy bien posicionados para afrontar la transición energética" y ha recordado que las normas de la Unión Europea obligan a todo el sistema de transporte, y muy especialmente a los puertos, a estar preparados para el suministro de energías alternativas.

Además, tanto Álvaro Rodríguez como el representante de ENAGÁS han celebrado el "ejemplo de colaboración público-privada" que, desde su punto de vista, supone CORE LNGas hive, el cual "ha constituido el marco de acción nacional en la transformación energética del sector marino", en palabras de Claudio Rodríguez.

MARCO NORMATIVO EUROPEO

En videoconferencia desde Bruselas, el jefe de gabinete de la Comisaria Europea de Transporte, Walter Goetz, y el jefe de unidad de los proyectos Connecting Europe Facility (CEF) de transporte e innovación del Sur de Europa, Christian Faure, han hecho referencia al marco normativo europeo.

CORE LNGas hive y LNGhive2 están alineados con la directiva europea 2014/94, con el Acuerdo de París y con el resto de compromisos de descarbonización del transporte a nivel europeo como Green Deal, Fit for 55 y REPowerEU.

Además, estos proyectos han implementado la transposición de la directiva de la UE 2014/94 (Energía Limpia para el Transporte) de infraestructuras de combustibles alternativos, a través del Marco de Acción Nacional, cinco años antes de lo previsto en la parte marítima.

Goetz ha transmitido la felicitación de la Comisión Europea por la "conclusión exitosa" de CORE LNGas hive, una iniciativa en la cual "pueden inspirarse" los demás Estados miembros, mientras que Faure lo ha descrito como "una experiencia positiva que ha abierto el camino a muchos más proyectos de este tipo" y que contribuye a la descarbonización del transporte marítimo.

Dentro de este proyecto, la construcción de equipos de suministro y de nuevos buques impulsados por GNL ha incrementado el volumen de abastecimiento de GNL ('bunkering') en los puertos españoles.

En 2021, el suministro ha aumentado hasta los 142.523 metros cúbicos de GNL, alrededor de un 170% más que en 2019.

Y en el marco de la estrategia LNGhive2, se están construyendo dos barcos de 'bunkering' de GNL, uno de ellos en Gijón, que se incorporará en 2022 al Puerto de Barcelona, y otros desarrollos que acabaran en 2024.

Los nuevos proyectos plantean además un futuro 100% descarbonizado al incorporar combustibles renovables como el BioGNL o el hidrógeno.