



Jornada sobre *bunkering* de Gas Natural Licuado
Las compañías estiman una cuota de mercado entre un 7% y un 10% para 2030



- *La jornada sobre bunkering de GNL, organizada por Sedigas y Enerclub, con el patrocinio de Naturgy, ha contado con la participación de **Marta Margarit**, secretaria general de Sedigas y de **Arcadio Gutiérrez**, director general de Enerclub.*
- *Se han analizado diversas cuestiones como el futuro del bunkering de GNL en España, los pliegos de condiciones de puertos o la aplicación del GNL en el transporte marítimo, con la representación de empresas y asociaciones del sector energético, así como de responsables de servicios portuarios*

Madrid, 21 de febrero de 2019. Arcadio Gutiérrez, sobre el *bunkering* o suministro de combustible a los buques, indicó que cerca del 90% del comercio mundial se realiza por

transporte marítimo. Por esta razón, el uso del gas en los barcos supondrá un avance en la reducción de emisiones de CO₂ a la atmósfera, además de mejorar la calidad en los puertos.

Para Marta Margarit, la mejora de la calidad del aire en las ciudades con actividad portuaria es una cuestión que preocupa a los ciudadanos y gobiernos locales. Sobre el nuevo Reglamento de la Unión Europea, destacó el cambio en la naturaleza jurídica del servicio de *bunkering* en los puertos, que pasa de ser un servicio comercial a uno portuario y, por lo tanto, con obligaciones de servicio público.

Los ponentes de Cepsa Gas Comercializadora, Endesa, Naturgy y Repsol, debatieron sobre el futuro del *bunkering* de GNL en España, bajo la moderación de Sedigas.

Coincidieron en señalar que nos encontramos en un momento de incertidumbre, sobre todo con la actuación de los armadores respecto a la aplicación de la normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI), que limita a un 0,5% la presencia de azufre en todos los combustibles que se utilizarán en el mar a partir de 2020.

Abogaron por la financiación, ya que las inversiones se realizan a largo plazo, 20-25 años, y el mantenimiento de los barcos es muy costoso.

Para 2030, según diversas fuentes, se espera una demanda mundial de *bunkering* de entre 20 y 40 bcms (*billion cubic meters*). Para lograrlo, es necesario crecer de los 100 barcos construidos anuales a día de hoy, hasta los 1.500 barcos.

Para Joaquín Mendiluce, director de Nuevos Negocios de Naturgy: “España es sin duda un país estratégico para el desarrollo del GNL marítimo en Europa. Conscientes del potencial de este combustible limpio, administraciones, compañías energéticas y navieras ya han puesto en marcha varios proyectos en España. La apuesta por el GNL en el transporte marítimo es hoy una realidad”.

A continuación, el jefe de área de los servicios portuarios de Puertos del Estado, junto a los responsables de servicios portuarios del puerto de Barcelona y Bilbao, compartieron con los asistentes, moderados por GNGH Abogados, su análisis sobre los pliegos de condiciones de puertos.

Señalaron que los cambios regulatorios “no van a ser tan grandes”, y que la ley de puertos española está muy alineada con el nuevo reglamento internacional.

El 95% de las emisiones de dióxido de nitrógeno (NO₂) en el puerto de Barcelona procede de los buques. Subrayaron que el GNL contribuirá a reducir la contaminación medioambiental y disminuirá las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), dióxido de azufre (SO₂) y partículas contaminantes.

En España, el Gobierno aprobó en 2018 un Real Decreto con medidas para impulsar el *bunkering* de GNL en los puertos, así como la utilización de las infraestructuras gasistas. Esta norma facilita a los puertos españoles el uso de plantas de GNL para suministrar combustible en la navegación.

Por su parte, los representantes de las asociaciones Enagas y Gasnam, junto a los de la empresa de ingeniería naval Cotenaval, debatieron sobre la aplicación de GNL en el transporte marítimo.

En los planes de movilidad sostenible, el “gran olvidado” es el transporte marítimo, cuyas emisiones globales representan un 18-30% de óxidos de nitrógeno (NO_x), 15% de óxidos de azufre (SO_x) y un 3% de CO₂. En este contexto, el GNL es el que mejor se adapta a las condiciones futuras, obtiene un retorno más rápido de las inversiones, y sin olvidar una reducción del 50% del ruido. España tiene grandes ventajas competitivas en infraestructuras, plantas de regasificación y posición geopolítica.

Para acelerar el desarrollo del *bunkering*, la tecnología, la legislación, la logística y la financiación, son cuatro aspectos fundamentales. La industria gasista y la naviera necesitan un punto de unión, que pasa por conseguir una logística más flexible, rápida y sencilla.

La logística es esencial para ser competitivos en precios. Ser flexibles y adaptarnos a las curvas de demanda, son la clave para ser rentables y competitivos. Atendimos la demanda temprana de gas con plantas satélite y lo mismo habría que hacer con la demanda de *bunkering*. Hay que modular y rentabilizar la inversión.