

Progresan el Marco Nacional de despliegue de GNL en los puertos

El Gobierno, por medio del Grupo Interministerial para la Coordinación del Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas en el Transporte, ha difundido un borrador de la primera revisión de dicho marco, que fue aprobado en diciembre de 2016, en cumplimiento de la Directiva 2014/94. Este documento es, principalmente, un informe de seguimiento del proyecto 'CORE LNGas Hive', que engloba numerosos proyectos individuales que, en conjunto, suponen un paso adelante significativo en el despliegue de las infraestructuras necesarias para el suministro de GNL en los puertos españoles.

España partía con algunos cuerpos de ventaja, por contar con 6 terminales portuarias de regasificación en servicio más una en *stand-by*, además de gran experiencia en la fabricación y operación de instalaciones de media y pequeña escala y camiones cisterna (con 270 unidades operativas). Y, gracias al proyecto Hive, no va a quedar descolgada. Entre otros avances, dos empresas navieras están participando en la transformación de dos buques de suministro para poder suministrar GNL. El OIZMENDI, operado por Ibaizabal, está ya en la fase de últimas pruebas y el segundo, por Suardiáz, entrará en servicio este mismo año.

A día de hoy, los principales obstáculos que se perciben son:

- Por una parte, el sistema de peajes en las terminales de regasificación, que no se diseñó con vistas al suministro a buques y que, hoy por hoy, supone unos 90.000 euros por operación para cualquier recarga inferior a 9.000 m³, cifra que resulta claramente disuasoria. No obstante, es un problema bien conocido y que, esperamos, se solucionará próximamente con el cambio normativo pertinente.
- En segundo lugar, si bien la Agencia Europea de Seguridad Marítima acaba de publicar unas Directrices para el desarrollo de las normas y procedimientos de seguridad para las operaciones de suministro de LNG en los puertos, se trata de un documento excesivamente prolijo (430 páginas), del que ahora es imprescindible extraer unas pautas mucho más

sintéticas y sencillas de aplicar con vistas a armonizar estos procedimientos en los puertos españoles y europeos.

- Y, finalmente, pero lo más importante, persiste la dificultad para conseguir financiación, dadas las enormes incertidumbres existentes sobre los precios relativos de los diferentes combustibles marinos más allá de la entrada en vigor, en 2020, de las nuevas normas sobre contenido de azufre en los mismos.

Sobre este último punto, casi lo mejor es citar textualmente los dos últimos párrafos del propio borrador de actualización del Marco de Actuación Nacional: *"Para dar cumplimiento a los requisitos de la Directiva... ..es preciso contar con un plan de inversiones que permita programar el desarrollo de la oferta en coherencia con la evolución de la demanda. Este plan de inversiones permitiría a la iniciativa privada, en quien recaerá principalmente el despliegue, contar con el necesario apoyo institucional para la financiación y captación de ayudas para estas iniciativas."*

El Proyecto CORE LNGas Hive... ..permitirá definir una estrategia de financiación en el corto y medio plazo con la que apoyar a la iniciativa privada a la hora de acometer las requeridas inversiones".

España partía con ventaja gracias a sus terminales portuarias de regasificación, además de su gran experiencia en instalaciones de media y pequeña escala y su flota de camiones cisterna

ANAVE
Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España.
Tel.: +34 91 458 00 40
anave@anave.es
www.anave.es

