

Azufre 2020: Casi todo son incertidumbres

Quedan ya menos de diez meses para la entrada en vigor del nuevo límite global de 0,5% en los combustibles marinos y, para los armadores que van a verse obligados a cumplirlas, casi todo son incertidumbres.

Éste podría ser el resumen de lo tratado en varias mesas redondas de la World Maritime Week, que reunió en Bilbao a un buen número de profesionales del sector marítimo: armadores, astilleros, industria marítima, puertos, empresas energéticas (ya no les gusta que las llamen 'petrolíferas' o 'refinerías'), etc.

Algunos armadores han invertido para instalar *scrubbers*, en gran mayoría de ciclo abierto, en sus buques, que suponen menos del 7% de la flota mercante mundial en unidades, pero posiblemente hasta un 15% del consumo de combustible. Estos armadores tienen una creciente inseguridad de poder utilizarlos en según qué puertos. Es necesario que la OMI aporte cuanto antes claridad y uniformidad sobre este asunto.

Por otra parte, los hasta ahora escasos armadores que han optado valientemente por hacer inversiones aún más importantes para utilizar GNL como combustible se encuentran con un limitado número de puertos con instalaciones de suministro rápido. Bien es cierto que en España en todos los puertos se puede ya suministrar desde camiones cisternas, pero a un ritmo excesivamente lento para muchos buques. Además, como se puso de manifiesto en la WMW19, es necesario disponer cuanto antes de unas pautas claras y concisas para la aprobación en cada puerto de los procedimientos de suministro desde cisterna, buque o terminal. Y el hecho de que los dos buques de suministro que se han construido hasta ahora en España sean multiproducto (GNL + combustibles convencionales) supone una complejidad adicional.

Finalmente, aquellos armadores que han preferido esperar a ver qué pasa, preguntan, cada vez más preocupados, a las empresas energéticas: ¿cómo serán los nuevos combustibles con 0,5% de azufre?, ¿está asegurada la compatibilidad con combustibles de otros suministradores y en otros países?, ¿cuáles

serán los precios?, ¿estarán disponibles en todos los principales puertos de suministro?, ¿seguirá habiendo fuel oil pesado en todas partes, por si al final se deciden a instalar un *scrubber*?

Frente a todas las incertidumbres, lo único seguro es que el 1 de enero de 2020 los armadores en todo el mundo estarán obligados a cumplir las nuevas normas.

Y las respuestas de aquellas han sido: los nuevos combustibles serán, sin duda, mezclas (*blended*) de diferentes productos y aún están en desarrollo o en pruebas. En el segundo trimestre de este año podrán entregar a los armadores muestras para que las contrasten con los fabricantes de sus motores, decidan los lubricantes a utilizar, etc. Hacia finales del tercer trimestre (septiembre), será el momento para comenzar a hablar de precios, antes sería prematuro y los suministradores tendrían que tomarse unos márgenes mayores de seguridad. Mientras no exista una norma ISO que cubra estos nuevos productos, cada suministrador solo estará en condiciones de garantizar la compatibilidad con sus propios productos, pero no en general con los de terceros.

Casi todo son incertidumbres, que habrá que ir despejando en los próximos meses. Lo único seguro es que el 1 de enero de 2020 los armadores en todo el mundo estarán obligados a cumplir las nuevas normas.