

Gas natural para buques: no la panacea, pero sí una gran oportunidad



Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

En los últimos años, y en muy diversos foros, se viene trabajando cada vez más sobre el uso del gas natural como combustible de los buques, debido a sus importantes ventajas: eliminación prácticamente total de las emisiones de óxidos de azufre (SOx), de nitrógeno (NOx), e importante reducción (al menos de un 20%) de las emisiones de CO₂, a igualdad de potencia. Si a esto se añade que su precio medio es, actualmente, sensiblemente inferior al del fuel oil (y, desde luego, mucho más bajo que el de los combustibles de bajo contenido de azufre), el conjunto resulta enormemente atractivo.

Además, la tecnología de motores diesel que pueden utilizar gas natural como combustible está básicamente resuelta. Desde 2004, la mayoría de los buques tanque para el transporte de GNL ya no se construyen con calderas y turbinas de vapor, sino con motores "dual fuel" (que pueden quemar GNL, fuel oil o mezclas de ambos). De hecho, aunque en número aún muy reducido, existen ya algunos buques mercantes (especialmente ferries) que los utilizan.

Por todo ello, algunos piensan que el GNL podría ser la panacea que solucionase, de una sola tacada, varios de los retos medioambientales a los que se enfrenta el transporte marítimo, incluso a un plazo relativamente breve. Pero no cabe olvidar que, para

su generalización como combustible de los buques, el GNL se enfrenta a varios obstáculos notables:

- No existe aún una normativa internacional suficiente sobre este tipo de instalaciones, que facilitaría mucho su construcción, mantenimiento e inspección. Este inconveniente está en vías de solución, ya que la OMI publicó en 2009 unas directrices provisionales y está trabajando en un "Código sobre la Seguridad de los Buques que utilizan Gas como Combustible", del que el Subcomité BLG analizará un primer borrador en este mismo año 2012. Además la organización internacional de las sociedades de clasificación (IACS) está trabajando, por medio de varios comités, en este mismo asunto.
- Tanto el coste inicial como el mantenimiento del buque resultan hoy sensiblemente más elevados (entre un 15% y un 20% según varios estudios). Pero es probable que estos costes se vayan reduciendo a medida que estas instalaciones se vayan generalizando.
- Se necesita aproximadamente el doble de espacio a bordo para el almacenamiento del combustible. Este inconveniente, muy difícil de paliar, es importante para los buques que efectúan navegaciones a muy larga distancia y también para los que navegan a alta velocidad, porque su consumo por milla es muy superior.

- No existen prácticamente, hoy por hoy, instalaciones portuarias de suministro de GNL a los buques que lo utilicen como combustible. El desarrollo de una amplia red de suministro implicaría un coste muy elevado, por lo que, por el momento, se piensa en utilizar el GNL especialmente en servicios regulares entre dos o muy pocos puertos y/o en buques de servicios portuarios (como remolcadores).

Por todas estas razones, parece utópico pensar que en un plazo de 10 o 15 años una gran parte de los buques mercantes estén utilizando GNL. Pero sí parece muy probable que en ese plazo estarán operando al menos varios cientos o de buques de este tipo. Y es totalmente seguro que en los próximos meses y años habrá disponibles fondos europeos de cuantía nada despreciable para el desarrollo de proyectos piloto en este campo.

España fue en 2011 el cuarto mayor importador mundial de GNL y durante muchos años el primer importador europeo (hasta que, el pasado año, el R. Unido aumentó sus importaciones en un 35%). Disponemos de la tecnología y de instalaciones importantes de recepción en 6 puertos. Las empresas industriales y navieras españolas no deberían desaprovechar las atractivas oportunidades que existen en este campo, sino ser líderes en su desarrollo.

Editorial

Gas natural para buques: **3**
no la panacea, pero sí
una gran oportunidad

Noticias Marítimas

Situación del Mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **9**

Foto portada: OIT.



Boletín informativo
de Anave nº 526
septiembre 2012

Actividades

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

15 Historia de la seguridad marítima

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES

La seguridad del transporte marítimo
no es casualidad, la normalización
desempeña un papel fundamental