

La producción de metanol 'verde' no avanza al ritmo previsto

En 2021, Maersk sorprendió al mundo marítimo con el encargo del primer buque portacontenedores propulsado por metanol. Con 32.614 tpm y capacidad para 2.100 teu, el *Laura Maersk* fue botado en septiembre de 2023 con la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, ejerciendo de madrina.

Al mismo le siguieron nuevos encargos de portacontenedores de mayor porte propulsados por metanol. Actualmente Maersk ha recibido ya cuatro buques portacontenedores capaces de utilizar metanol como combustible y tiene otros 21 en cartera de pedidos que le serán entregados entre 2024 y 2025. Otras navieras como Evergreen, Wallenius Wilhelmsen, Ocean Network Express y COSCO le han seguido con más encargos.

El metanol (CH_2OH) es un hidrocarburo que cuando se utiliza en un motor diésel marino produce casi tanto CO_2 como el fuelóleo de bajo contenido en azufre (VLSFO). De hecho, el gas natural licuado (GNL) genera menos emisiones por unidad de energía. Lo que diferencia al metanol es que no se extrae de la tierra, sino que se fabrica. Si el proceso de fabricación utiliza carbono capturado y energía de origen renovable, el metanol producido es 'verde'. De lo contrario, no es más que otro hidrocarburo que genera emisiones de CO_2 .

Por tanto, para que los buques propulsados por metanol puedan considerarse ecológicos necesitan metanol 'verde', lo que presenta ciertos inconvenientes. Por un lado, hay una gran competencia por el limitado suministro de energía renovable actual. Además, el proceso de conversión es ineficaz (se pierde entre el 40% y el 70% de la energía) y, por si fuera poco, el metanol 'verde' es muy caro: entre cuatro y seis veces más que el precio del VLSFO por unidad de energía.

La escasez de metanol 'verde' y su alto precio han sido los principales motivos que han llevado a Maersk, tan solo tres años más tarde, a revisar su política de combustibles marinos para cumplir sus objetivos de descarbonización, y a estar valorando, al menos por el momento, la opción del GNL (ver noticia en la [pág. 14](#)).

La posible revisión de la estrategia de Maersk es un claro ejemplo de las dificultades a las que se enfrentan las empresas navieras a la hora de definir sus planes de futuro. Como hemos dicho en estas líneas en anteriores ocasiones, la realidad es que se mantiene, a día de hoy, la incertidumbre sobre los combustibles marinos del futuro y el riesgo asociado a las decisiones de inversión es enorme.

Si el proceso de fabricación utiliza carbono capturado y energía de origen renovable, el metanol producido es 'verde'. De lo contrario, no es más que otro hidrocarburo que genera emisiones de CO_2

Por ello, las empresas de todo el mundo están optando, con carácter general, por retrasar la renovación de la flota (la edad media de la flota mercante mundial aumentó nuevamente en 2023, por décimo año consecutivo) y hacer frente a sus compromisos con el medioambiente mediante la instalación de tecnologías de reducción de emisiones. Según Clarksons, más de un tercio de las GTs de los buques que componen la flota mercante mundial están actualmente equipados con al menos una tecnología 'ecológica' importante, frente al 10% de hace tan solo diez años.

(Continuará...)

Les deseamos un feliz verano.