El GNL se abre paso como combustible marino

El gas natural licuado (GNL) es una alternativa cada vez más valorada por los armadores para su uso en el transporte marítimo. Este combustible reduce las emisiones y cumple con la IMO 2020, la normativa de la Organización Marítima Internacional (IMO en sus siglas en inglés) que entrará en vigor el 1 de enero de 2020.

La regulación IMO limitará el contenido de azufre en los combustibles para el transporte marítimo, pasando de un 3,5% permitido actualmente, al 0,5% en 2020. En este sentido, Repsol ha apostado por el GNL debido a sus diferentes ventajas, sobre todo las medioambientales. Desde el año 2014, la compañía ha suministrado más de 3.500 m3 de este combustible a 16 buques.

"Como proveedor multienergía, Repsol ha sumado el GNL a su amplia cartera de carburantes marinos", explica Laura Rejón Pérez, Directora de Comercialización Mayorista de GNL y Trading de GNL y Gas. Se trata de "un producto que además está alineado con nuestros objetivos de reducción de emisiones, ya que consideramos al gas como un combustible clave en la transición energética".

Recientemente, Repsol ha firmado un acuerdo con Brittany Ferries para abastecer a sus buques en España. Parte de su flota cubrirá desde 2022 la ruta entre Reino Unido y el norte de España con barcos propulsados a GNL. Este acuerdo supone un nuevo impulso de la compañía para desarrollar su servicio de *bunkering* o suministro de combustibles marítimos.

Repsol dispone de la experiencia para suministrar GNL en cualquier puerto de España, un negocio por el que la compañía quiere apostar, tanto para suministros puntuales como en contratos de larga duración, dentro de su estrategia de crecimiento en el sector gasista y en los negocios de bajas emisiones.

Una red con flexibilidad logística

El gas natural, licuado a una temperatura de -160º C, disminuye su volumen unas 600 veces con respecto a su estado gaseoso, lo que posibilita su transporte por mar y su almacenamiento en las plantas de regasificación. España, que cuenta con una infraestructura líder en Europa para el suministro de GNL, dispone de 6 plantas operativas distribuidas por su costa. Antes de ser regasificado y enviado por gaseoducto a hogares y empresas, el *bunkering* de GNL se nutre de ese gas, todavía en fase líquida, para suministrarlo como combustible.

La operación puede realizarse desde camiones cisterna, el procedimiento que hasta el momento más ha utilizado Repsol; a través de buques de suministro que se abarloan al barco consumidor o directamente desde la terminal. “Para Brittany Ferries”, continua Laura Rejón Pérez, “vamos a desarrollar un almacenamiento intermedio que garantiza el suministro”. En los dos puertos españoles donde opera la naviera, Santander y Bilbao, se instalarán sendos tanques de 1.000 m3 cada uno, que se irán rellenando con camiones cisterna para surtir periódicamente a los buques.

Repsol, “con experiencia técnica en GNL y en suministros de bunker convencional de fueloil y destilados marinos”, tiene capacidad para abastecer con camiones cisterna en cualquier puerto español. Una flexibilidad operativa de la que ha habido un ejemplo reciente, “cuando un barco al que debíamos aprovisionar en el puerto de Ferrol tuvo que atracar finalmente en Vigo por un temporal, y fue necesario reaccionar rápidamente para poder atenderle allí. La operación se desarrolló con éxito, gracias también a la agilidad de nuestros proveedores y la Autoridad Portuaria”, explica Rejón.

Ventajas medioambientales

El GNL no genera emisiones de óxidos de azufre (SOx), ni de partículas (PM), reduce un 20% las de CO2 y emite un 90 % menos de óxido de nitrógeno (NOx). La IMO 2020 “es especialmente estricta con las emisiones de óxidos de azufre de los combustibles”, cuyo contenido máximo de azufre pasa del 3,5% al 0,5 en aguas internacionales, “por lo que es previsible una demanda creciente de *bunkering* de GNL”.

Existen dos tipos de motorización para el uso del GNL: las duales, que permiten operar con fuel, diésel o GNL, y los buques que consumen únicamente gas. “Nosotros suministramos indistintamente a los dos tipos de barco, ya que analizamos en detalle sus características previas al suministro y adaptamos nuestros procedimientos”. El GNL ocupa más volumen que otros combustibles para el mismo contenido energético, pero la autonomía de los buques “solo depende de su capacidad de almacenamiento y de su consumo. Cualquier tipo de barco es susceptible de usar este combustible desde el punto de vista técnico”.

Infraestructura para las rutas regulares

Los barcos que realizan rutas marítimas fijas, como ferris, cruceros o portacontenedores, son los primeros en los que se está implantando el GNL. Su regularidad facilita el desarrollo de infraestructuras y los contratos a medio plazo, que justifican la inversión minimizando el riesgo. Además, Repsol también recibe encargos para abastecimientos puntuales.

De estas características ha sido la mayor operación realizada por la compañía hasta la fecha. Empleando once camiones cisterna, en diciembre pasado suministró en el puerto de Cartagena 430 m3 de GNL al barco Paul A. Desganés, un buque-tanque de 135 metros de largo y 23 de ancho. Recién salido del astillero turco de Besiktas, el barco repostó camino de Canadá, donde opera transportando productos petrolíferos.

Garantía de suministro

Según los datos de Gasnam (Asociación Ibérica del Gas Natural para la Movilidad), la flota de buques propulsados por GNL en todo el mundo crecerá un 87% hasta alcanzar los 254 en 2020, frente a los 136 barcos que estaban navegando en 2018. El principal reto para que el GNL se convierta en un combustible marítimo global, "es garantizar el suministro a los armadores y hasta ahora las infraestructuras se están desarrollando principalmente en Norteamérica y el norte de Europa", afirma Laura Rejón.

Para potenciar la competitividad del sistema logístico de España, "que tiene una ubicación geográfica privilegiada para abastecer tanto al tráfico del Atlántico como del Mediterráneo", Repsol también ha colaborado en proyectos con financiación europea, como Core LNGas hive, que realizó en 2017 en Cartagena el primer suministro directo en Europa desde una planta de regasificación a un buque.