

España se sitúa en 2019 como un referente en suministro de GNL como combustible a buques

- Se han realizado 195 operaciones de bunkering de GNL en las que se han suministrado un total de 81.704 m³ en 2019
- El bunkering de GNL gana flexibilidad mediante operaciones multi truck-to-ship
- En el mundo operan 175 buques a GNL, un 22% más que en 2018

España se ha posicionado en 2019 como referente en Europa en suministro de gas natural licuado (GNL) a buques. Se han realizado 195 operaciones en las que se han suministrado un total de 81.704 m³ de GNL. Esto supone un aumento muy significativo con respecto a las 60 operaciones realizadas en 2018 en las que se suministraron 4.504 m³.

De las operaciones mencionadas, 165 han sido del tipo truck-to-ship (el gas se suministra desde una cisterna al buque) y 30 del tipo ship-to-ship (el gas se suministra desde un buque a otro buque). Estas últimas se han llevado a cabo por cuatro buques de suministro: el Coral Methane de 7.551 m³ de capacidad, el Coral Fraseri de 10.000 m³, el Cardissa de 6.000 m³ y el Engie Zeebrugge, con una capacidad de 5.000 m³.

El bunkering de GNL en España está ganando flexibilidad y eficiencia mediante operaciones multi truck-to-ship que ya se están realizando en los Puertos de Huelva y de Valencia. Estas operaciones se realizan con varios camiones cisterna a la vez, aumentando el caudal de transferencia y reduciendo así el tiempo de repostaje.

En cuanto al número de buques propulsados a GNL, en España operan actualmente seis, cuatro ferris y dos cruceros. En los próximos dos años, serán al menos 11 los buques de estas características operando en nuestro país.

En el mundo ya operan 175 buques propulsados a GNL y otros 139 son GNL ready. Esto supone un incremento del 22% con respecto a 2018. Otros 72 buques adicionales se encuentran bajo pedido.

El GNL es un combustible ecológico que permite cumplir la regulación de la Organización Marítima Internacional (OMI) que limita el contenido de azufre en combustible al 0,5% desde enero de 2020. Asimismo, permite avanzar hacia la consecución de los objetivos de emisiones de la OMI, que establecen una reducción del 40% de las emisiones de CO₂ en 2030 y del 70% en 2050, y alcanzar así la descarbonización del transporte marítimo.

Además, tal y como se muestra en un estudio reciente comisionado por Gasnam y elaborado por DNV que analiza 9 tipos de buques, el GNL es la opción más económica para aquellos buques con un alto consumo de combustible, como el RoPax, los portacontenedores y los cruceros.