**17 de abril de 2015**

**La Fundación Valenciaport publica un informe sobre la viabilidad del GNL en el Mediterráneo**

La Fundación Valenciaport ha elaborado y publicado un informe sobre la viabilidad del gas natural licuado (GNL) para la flota de buques que opera en servicios de línea regular en el Mediterráneo, Mar Negro y Portugal.

La publicación, titulada *Feasibility of LNG as Fuel for the Mediterranean SSS Fleet: Profitability, Facts and Figures*, se ha elaborado a partir de los resultados del trabajo realizado por la Fundación Valenciaport en el marco del proyecto COSTA “CO2 and ship transport emission abatement by LNG”. Este proyecto ha sido coordinado por el Ministerio Italiano de Infraestructura y Transporte y co-financiado por la Unión Europea a través de su Programa TEN-T.

Los autores han analizado cada uno de los 658 buques empleados en las 395 líneas de transporte marítimo ofrecidas por 139 navieras que conectan los 38 puertos *core* (red básica) de la zona estudiada (Portugal, Mediterráneo Europeo y Mar Negro) con 289 puertos de destino en este área. Tras realizar una descripción pormenorizada de las líneas y buques que componen la flota en estos servicios, el informe se centra en el cálculo de consumos de combustible que estos buques realizan hoy en día y del consumo que necesitarían si utilizasen gasoil marino (MGO) o GNL. Los ahorros derivados de la utilización de GNL para estos buques serían de un 29% del coste de combustible anual en que incurren en la actualidad. A modo de ejemplo, una línea de transporte contenedorizado que conecta puertos en el Mediterráneo Oriental y Occidental con el Norte de Europa podría ahorrar aproximadamente 30 millones de euros al año si cambiase a GNL como combustible marino en lugar de utilizar IFO 380, y varias líneas Ro-Pax en servicio entre Italia y Grecia ahorrarían más de 15 millones de euros en combustible anualmente. Otro resultado interesante en esta sección de la publicación relativa a consumos es el potencial de demanda de servicios de suministro de combustible en los puertos *core* del Mediterráneo y Mar Negro. La segunda posición de este ranking de potencial máximo de estos servicios de suministro la alcanza precisamente el Puerto de Valencia.

A continuación, la publicación muestra los resultados de las inversiones necesarias y del análisis de viabilidad financiera para la conversión de esta flota. Para cada buque se han estimado las inversiones necesarias para instalar *scrubbers*, adaptarlo para que consuma GNL (cambiando motores, sistema eléctrico y otros equipos necesarios) o sustituirlo por otro nuevo de similares características que o bien lleve *scrubbers* instalados, o no los lleve y consuma MGO o cuyos motores duales puedan consumir GNL.

Dada la incertidumbre sobre la evolución del comportamiento de los principales factores determinantes de la inversión en los próximos 15 años, se han construido diferentes escenarios sobre la adaptación tecnológica de esta flota del Sur del Europa. En este sentido, los resultados publicados en este libro no son predicciones definitivas sobre el sector marítimo del Mediterráneo para el año 2030, sino que las conclusiones recogidas pretenden estimular el debate y la discusión sobre las alternativas existentes para la industria.

Finalmente, el informe recoge varios casos de estudio del análisis financiero de la adaptación de buques específicos. En el caso del Ro-Pax más representativo que opera en el Mediterráneo Occidental, el valor actual neto de la inversión sería positivo con diferenciales de precio entre MGO y GNL de tan solo 25 dólares por tonelada, siempre que la inversión necesaria para la adaptación del buque (instalación de motores duales a GNL y resto de equipo necesario) no exceda los 20 millones de euros. Por otra parte, se ha cuantificado el trasvase modal (del transporte marítimo de nuevo hacia la carretera) que supondría para los servicios de autopistas del mar en Portugal, Mediterráneo y Mar Negro el que las navieras no invirtiesen en las alternativas que requieren mayor desembolso económico (instalar *scrubbers* o motores duales a GNL) y simplemente pasasen a utilizar MGO como combustible marino. El riesgo para los servicios de autopistas del mar que conectan España e Italia se estima en aproximadamente 35.000 camiones que anualmente volverían a realizar los servicios de transporte puerta a puerta íntegramente por carretera en lugar de embarcar en los servicios que conectan Barcelona y Valencia con varios puertos italianos.

Los resultados del informe han sido validados gracias a la colaboración de empresas de primer nivel.

\*La publicación se puede descargar de forma gratuita en la web: www.fundacion.valenciaport.com