

Jornada Online CME

El amoniaco y el metanol, combustibles dominantes en 2050

- **La transición energética conlleva, no sólo un cambio en la forma de consumir energía, sino también en la forma de producir, distribuir y gestionar la misma.**
- **La descarbonización afectará a los costos de explotación, al valor de la inversión y a los márgenes de ganancia.**

El Clúster Marítimo Español celebra su primera jornada online, tras el parón veraniego, con la presentación del informe ETO 2020 – La transición energética y su impacto en el mundo marítimo, de DNV GL.

Madrid, 9 de Octubre de 2020. Bajo el título *Presentación del Informe ETO 2020 – La transición energética y su impacto en el mundo marítimo*, el Clúster Marítimo Español (CME) celebra una nueva jornada online, de la mano de su socio DNV GL, que dio a conocer los pormenores del citado estudio, anticipando el futuro de los combustibles para el sector marítimo. Este sentido, José Allona, Business Development Manager de DNV GL, explicó que si bien es difícil anticipar cuál será la mejor opción de cara al futuro, el “amoniaco y el metanol *carbon neutral* (neutro de emisiones de carbono) son los combustibles más prometedores para 2050”.

Esta es una de las conclusiones que se desprenden del informe presentado por Allona, que pretende dar una respuesta anticipada a lo que va a ocurrir en el sector marítimo. El estudio analiza el futuro del sector marítimo en el marco de las incertidumbres tecnológicas, normativas y de mercado en su camino hacia la descarbonización e incide en la necesidad de una “innovación a gran escala, con nuevas tecnologías, en el campo de la propulsión y de los combustibles”. En este paso hacia la transición energética, el experto ha advertido de la forma en que la descarbonización afectará a los costos de explotación, al valor de la inversión y a los márgenes de ganancia. En definitiva, “a la competitividad de cada negocio, porque los buques tendrán que ser más eficientes, con combustibles más caros y mayor espacio necesario para su almacenamiento”.

También el presidente de honor del CME, Federico Esteve, puso énfasis en el concepto de transición energética, durante su presentación inicial, pues “conlleva, no sólo un cambio en la forma de consumir energía, sino también en la forma de producir, distribuir y gestionar la misma”. Esteve, que contextualizó en su intervención la presentación del informe, puso en valor la importancia de esta transición, refiriéndose a ella como “un asunto de vital importancia”, pues la Unión Europea considera la transición energética “como uno de los vectores estratégicos de crecimiento de los socios comunitarios, uno de los paradigmas de los futuros proyectos de recuperación de la economía europea, tras desplome de la actividad causada por pandemia del Covid-19”, afirmó el presidente de honor.

Para lograr la transición hacia la descarbonización en el transporte marítimo, la elección del combustible es, según el estudio, un factor clave. En principio, se prevé que el uso del GNL procedente de fuentes fósiles irá creciendo hasta que se endurezcan las normativas, en 2030 o 2040. Por su parte, El GNL y el MGO neutros en carbono, sintéticos o procedentes de energías renovables, surgirán como combustibles utilizables en los buques existentes. Para el año 2050 el amoniaco neutro en carbono y el biometanol tendrán una importante cuota de mercado, siendo los más prometedores a largo plazo. En palabras de José Allona, estos ofrecen “el mayor equilibrio entre el coste de producción y el coste a bordo de los motores y del sistema de combustible y son los combustibles más prometedores con electro- y bio- LNG y MGO como combustibles de transición”.

De acuerdo con este informe, otra clave para reducir el uso de la energía y las emisiones es la captura y el almacenamiento de carbono, para la descarbonización del gas natural, incluida la producción de hidrógeno azul. En

este sentido, también José Allona ha destacado la instalación de motores duales de LNG como una opción “robusta”, para hoy mismo, y que permite “gran flexibilidad en el futuro”.

En el informe también se analiza cómo deberían trabajar los “stakeholders” para potenciar planes de negocio viables con combustibles neutros y, como respuesta a esta cuestión, Allona ha mostrado algunos aspectos a tener en cuenta, como “los mecanismos para compartir riesgos y reducir el riesgo de los “primeros en moverse”; esquemas que facilitan una financiación favorable a largo plazo de buques “verdes”; regulaciones que incentiven el despegue de nuevas soluciones, políticas de apoyo a suministradores “verdes”, tanto desde las Administraciones Públicas como desde el sector privado”. En el ámbito de la descarbonización, “la gestión adecuada de los riesgos es crítica para optimizar el potencial de beneficios de explotación y el valor de la inversión”, ha concluido.

Informe ETO

Este informe lo prepara DNV GL de forma independiente desde el año 2017, existiendo desde 2019 un informe global que incluye todas las especialidades de manera desglosada, entre ellos el sector marítimo. En la edición de 2020 el Informe ETO intenta orientar a los armadores en sus decisiones, poniendo de relieve la necesidad de la descarbonización que tiene que realizarse en esta década y que es un trabajo pendiente de abordar. Como tema principal de este año, el informe presenta grandes incertidumbres y los diferentes escenarios en los que se pueden mover los actores del sector marítimo.

Además, el informe incluye ejemplos de cómo puede ser la transición de los combustibles y de los motores, presentando simulaciones gráficas que representan las diferentes opciones en los distintos escenarios posibles.

Nota para los editores:

En el siguiente enlace puedes acceder al vídeo de la intervención: <https://youtu.be/ntn8id62e1g>

Para más información puede ponerse en contacto con la dirección de comunicación del Clúster Marítimo Español:
José Henríquez | comunicacion@clustermaritimo.es | Tel.: 91 339 68 98 | M.: 628 26 90 82