



TRIBUNA LIBRE

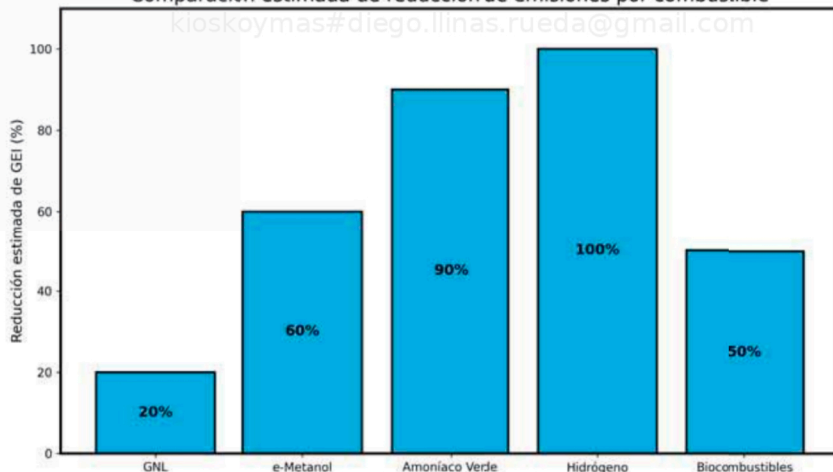
NUEVO COMBUSTIBLE NAVAL: OPORTUNIDAD O AMENAZA

OCTAVIO LLINÁS

Expresidente de la Fundación Innovamar

De todo esto hay experiencias negativas históricas suficientes de no haber sido posible en momentos claves, perdiéndose oportunidades y en muchos casos las amenazas se han convertido en realidades

Comparación estimada de reducción de emisiones por combustible



Empezan a ser frecuentes las referencias a la necesidad de adaptar las capacidades de los puertos de Canarias para suministrar los nuevos combustibles navales, con el objetivo directo de mantener o mejorar su competitividad, tanto por el efecto sobre los suministros del mercado interior, como por la presencia en los tráfico internacionales.

Es una preocupación y reflexión de la máxima importancia, que ha de cambiar de referencias (respecto a cómo se venía haciendo hasta ahora), fundamentalmente porque se ha de tener en cuenta la naturaleza y origen de los nuevos combustibles, que potencialmente se van a constituir como los más usados en el próximo futuro.

No se debe olvidar que el cambio de combustible no es una decisión operativa o funcional, consecuencia de las necesidades del transporte naval internacional, sino de la decisión ambiental de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero GEI, que más allá de las decisiones nacionales, se han establecido como objetivo de la Organización Marítima Internacional OMI.

En la literatura general al respecto y en las primeras acciones tomadas por las navieras más dinámicas que ya empiezan a abordar el cambio en sus sistemas de propulsión, se empiezan a consolidar claramente cinco alternativas concretas, todas ellas complementadas por sistemas (muy variados según las previsiones) de propul-

sión y almacenamiento eléctrico en los buques.

El uso de cualquiera de las cinco opciones de combustibles previsible tiene una consecuencias inmediatas según dado que el grado de emisiones varía sustancialmente por las diferencias de la propia naturaleza existente entre ellos: desde el GNL 20%; biocombustibles 50%; e-metanol 60%; amoníaco verde 90%; e hidrógeno 100%, dos de las cuales el GNL (todavía de origen principalmente fósil) y el biocombustible, están ligados a los lugares donde existen los recursos: pozos de extracción o producciones de residuos orgánicos, que son los que están siendo priorizados debido a ser los más fácilmente incorporables al requerir 'menores modificaciones' en muchas de las motorizaciones actualmente existentes en operación.

Por otro lado, los otros tres combustibles previstos son los grandes reductores de emisiones: el e-metanol; el amoníaco verde y el hidrógeno (implementación también ligada a las posibilidades de adaptación de las motorizaciones que lo tienen elementos comunes y diferenciales de importancia), cuya producción es posible prácticamente en cualquier lugar donde exista la energía suficiente en cantidad y precio para hacerlo de forma eficiente.

Adicionalmente, la otra característica fundamental de estos combustibles es que son más costosos de almacenar y transportar (en distinto grado según tipo), por lo que su uso va a estimular e impulsar de forma importante a que los consumos direc-

tos y la producción se aproximen en la mayor medida posible.

En esta perspectiva la disponibilidad de energía de origen renovable pasa a ser el elemento esencial, que dada la variedad de recursos originales: hidráulica; eólica; solar; undimotriz y mareas; gradientes... extienden de forma considerable los lugares potenciales de producción, lo que, con independencia del valor local, para la competencia internacional que se desarrolla en el transporte marítimo, el factor determinante será el precio que se consiga.

Estas características son esenciales para poder ser parte del sistema de suministros de combustibles navales y trasciende radicalmente la capacidad-posibilidad de que sean los armadores concretos los que determinen cuál será el sistema final. Aunque ya existen evidencias de acuerdos de importancia entre grandes compañías armadoras y Estados (en cantidad y dimensión), tratando de fijar condiciones específicas favorables para ambas partes. Estas decisiones que se puedan tomar van a condicionar-orientar líneas de desarrollo concretas e importantes, pero también pero también permiten prever que no serán suficientes para definir el marco global.

La realidad canaria respecto de este cambio es objetivamente buena en lo material y concreto: Puertos de partida con buena situación en el conjunto internacional; en el entorno geográfico (Atlántico Centro Oriental) y socioeconómico (Unión Europea), pero no será suficiente.

Lo que falta para aprovechar la oportu-

nidad es difícil por la naturaleza de lo que es necesario y porque requiere visión estratégica amplia además de coordinación administrativa y público-privada integrada de todos los niveles (local; regional; nacional; europeo e internacional).

De todo esto hay experiencias negativas históricas suficientes de no haber sido posible en momentos claves, perdiéndose oportunidades y en muchos casos las amenazas se han convertido en realidades.

Todo lo que hay que hacer y la dificultad de hacerlo, requiere objetivamente de mucha e indeterminada cantidad de tiempo, que en escenarios como este del cambio de combustible, está controlado por decisiones concretas que se irán tomando en algunos casos con plazo previsible y controlados, pero también que en otros, está sometido a circunstancias imprevisibles que van a depender de cómo se vayan concretando las incertidumbres tecnológicas y socioeconómicas internacionales todavía planteadas.

No se puede perder de vista que la solución que se consiga para el suministro a las flotas internacionales desde los puertos en Canarias, tendrá una repercusión directa sobre la economía y condiciones de vida del archipiélago.

Es obvio que los actores más implicados en este caso son los puertos y los suministradores de flotas, que no pueden saber ni tomar las decisiones previas, presentándose aquí un primer espacio de cooperación concreto y específico: Los primeros ofrecen el espacio para el almacenamiento y avituallamiento de combustibles a los buques que realizan los suministradores, que operan y hacen uso de las capacidades portuarias.

El conjunto de empresas suministradoras de combustibles fósiles de primer nivel mundial, operativas en los puertos de Canarias en este momento, con seguridad ya están estudiando y tomando decisiones de cómo atender las necesidades de sus clientes en el futuro.

La gran debilidad canaria es que si los nuevos combustibles vienen de fuera, serán más caros para los consumos locales y menos competitivos para el suministro desde aquí a las flotas internacionales que tendrán mejores ofertas desde las costas africanas próximas, donde se producirán los nuevos combustibles, entre otras cosas, porque el conjunto de decisiones a tomar se puede hacer de forma más fácil.

Aunque en Canarias se pueden producir los nuevos combustibles en precios competitivos por la cantidad y calidad de los recursos renovables disponibles, será muy difícil hacerlo debido (como se ha dicho), a los requerimientos y coordinaciones públicas complejas de todos los niveles (Administración y público-privada) necesarias, que permitan dar seguridad socioeconómica y jurídica a las importantes inversiones que harán falta para su desarrollo.

Si los plazos previsible fueran suficientemente cortos, en Canarias se deberían empezar a buscar los mecanismos, procesos y medidas para paliar los daños (quizás haya que hacerlo de todas maneras), sin embargo, los plazos que se manejan en la actualidad con la propia incertidumbre de estos (que salvo sorpresas tienden a aumentar la dilación) pueden ser suficientes para intentar aprovechar la enorme oportunidad que este nuevo proceso supone. Los mejores escenarios de implementación de los nuevos combustibles sitúan su adopción en menos del 5% en 2030, del 10% en 2035 y próximo al 15% en 2040. Lo que ofrece el espacio temporal seguramente suficiente.