**LA DEMANDA DE GAS NATURAL LICUADO PARA COMBUSTIBLE MARINO ALCANZARÁ LOS 89 MILLONES DE TONELADAS EN 2025**

* **Reganosa presenta en la “26ª Conferencia Mundial del Gas” su proyecto de *hub* de GNL para el noroeste de la Península Ibérica**
* **Otras regasificadoras de la fachada atlántica trabajan en la misma línea, por lo que posicionarse en el mercado del suministro de GNL para combustible marítimo es un objetivo complejo**

**Mugardos, 2 de junio de 2015.**

El consumo de gas natural licuado como combustible marino alcanzará en el año 2025 al menos los 89 millones de toneladas. Tan importante incremento es consecuencia de las nuevas normas que limitan la emisión de gases de efecto invernadero también en el mar por parte de las diversas flotas. Reganosa estudia operar en ese mercado,

y así lo ha puesto de manifiesto hoy en la “26ª Conferencia Mundial del Gas”, que se celebra en París.

La “Conferencia Mundial del Gas” es una reunión de carácter trianual que organiza la Unión Internacional del Gas. La asamblea congrega a más de seiscientas empresas energéticas de cien países distintos. En el foro, que está estudiando las cuestiones más relevantes para el futuro del sector gasista, participa Reganosa en tanto que transportista español de gas -categoría TSO- y miembro de la ENTSOG (Europea Network of Transmission System Operators for Gas).

El director de Desarrollo de la compañía, Rodrigo Díaz Ibarra, ha presentado hoy el proyecto de hub de gas natural licuado (GNL) en el noroeste de la Península Ibérica. Ésta es una iniciativa que está desarrollando la compañía en alianza con la Xunta de Galicia, la Universidad de Santiago, la Autoridad Portuaria de Ferrol y Navantia, con el apoyo de la Comisión Europea.

Manejando datos de un informe elaborado por el Boston Consulting Group, Díaz Ibarra ha explicado que, en 2025, en el caso más desfavorable, el consumo anual de GNL marítimo supondrá 89 millones de toneladas, cuando las importaciones globales de GNL alcanzaron el pasado ejercicio los 239 millones de toneladas. Se espera, en consecuencia, un crecimiento muy importante de la demanda. Reveló también que

el 21,3 % de los pedidos de construcción de buques que consuman GNL son portacontenedores, y que en 2030 el 32 % de la flota de barcos que transportan contenedores consumirán gas natural licuado.

La pujanza del GNL en este tipo de flota es muy relevante para Ferrol, en cuyo puerto exterior próximamente comenzará a operar una terminal de contenedores. “Un buque portacontenedores medio tendrá un depósito de combustible de 6.000 metros cúbicos, para cuyo suministro se necesitarían 150 camiones cisterna. Abastecerlo de este modo no sería viable, de modo que la solución está en un barco de avituallamiento”.

El director de Desarrollo de Reganosa ha explicado también que, debido a la estratégica localización de su regasificadora, puede optar a suministrar combustible a parte de los 40.000 barcos que anualmente pasan por el corredor de Finisterre, así como a un segmento de la flota pesquera gallega, que hoy en día suma 5.786 unidades.

Precisamente el pasado lunes Reganosa convocó, a través del Diario Oficial de la Unión Europea, un concurso para diseñar un buque de avituallamiento de GNL. El barco de suministro podría transportar 8.000 metros cúbicos, estar dotado con

tanques criogénicos, tendría que ser idóneo para la navegación en el Atlántico Norte y muy maniobrable, además de garantizar una elevada ratio de transferencia del

combustible. El proyecto será entregado por la empresa que resulte adjudicataria este mismo año.

Rodrigo Díaz Ibarra también ha anunciado que la planificación de infraestructuras gasistas de la Administración Europea incluye, en previsión de esta nueva orientación de la regasificadora del puerto ferrolano, la adaptación de la terminal a este mercado, de modo que pueda recibir barcos de pequeña escala como el que Reganosa se dispone a diseñar.

El planteamiento de Reganosa ha sido acogido con interés en la “26ª Conferencia Mundial del Gas”. No obstante, hay otras regasificadoras de la fachada atlántica europea que trabajan en la misma línea, por lo que posicionarse en el mercado del

suministro de GNL para combustible marítimo se presenta como un objetivo complejo por la competencia que encontrará la compañía gallega.