

“La eliminación del azufre y otros GEI en los combustibles marinos en el 2020: Viabilidad y consecuencias”

ORGANIZADA POR:
Instituto de la Ingeniería de España.

16 de enero de 2018 18:30 horas

Salón de Actos del I.I.E. General Arrando, 38. 28010 Madrid

Imprescindible [inscripción gratuita previa en este enlace](#) o en el 91 319 74 17.

INSTITUTO DE LA INGENIERIA
DE ESPAÑA

PROGRAMA

- 18:30 Bienvenida a los asistentes y presentación de los ponentes:
D. Carlos del Álamo Jiménez, Presidente del Instituto de la Ingeniería de España.
- 18:40 “Mesa redonda”
Moderador: D. Álvaro Mazarrasa Alvear, Ingeniero Naval.
- D. José Francisco Vázquez González, Director Ejecutivo de Refino de REPSOL.
 - D. Alberto Martínez-Lacaci Valderrábano, Director de Combustibles Marinos de CEPSA.
 - D. Manuel Carlier de Lavalle, Director General de ANAVE.
 - D. Ignacio Sánchez García, Subdirector General de Comercio de Emisiones y Mecanismos de Flexibilidad (OECC, Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente).
 - D. José Luis García Lena, Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marina, Ministerio de Fomento.
- 20:15 Clausura y cierre de la jornada.
D. Rafael Rodríguez Valero, Director General de Marina Mercante.
- 20:30 Copa de vino español

PRESENTACIÓN

La normativa de la Organización Marítima Internacional obliga a los combustibles, a partir del 1 de enero del 2020, sin prórroga en su aplicación tras el estudio de mercado llevado a cabo, a una cifra de contenido de azufre del 0,5% a nivel mundial, con restricciones locales adicionales del 0,1%.

Por otra parte, los combustibles pesados con más azufre, hasta el 3,5% y 4,5%, se quedarán limitados a los buques que dispongan de desulfuradores, pero que no es una alternativa para muchos de los buques existentes y no estará en plazo en los que sean viables.

La solución de conversión a Gas Natural, fundamentalmente licuado, se encuentra en una etapa muy preliminar, incluso en los países de la OCDE, por disponibilidad de bunker y tampoco resulta sencilla en buques existentes.

Estas circunstancias darán lugar a un cambio de los consumos de tal envergadura, que se producirá una escasez de combustibles pesados y ligeros sin azufre, que con independencia del precio, puede provocar la parada de muchos buques por falta de suministro y con gran repercusión mundial en el comercio, que puede que obligue a una moratoria en la aplicación, con pago de impuestos por contaminación de azufre, etc.

Además, el uso en tierra de los combustibles pesados con azufre, también se verá sometido a restricciones análogas con similares implicaciones en la oferta y demanda.

Desde el Instituto de la Ingeniería de España, vemos el tema con preocupación y la necesidad, por tanto, de tener un debate relativo a la oferta y demanda de los combustibles marinos tras el 1 de enero de 2020.