



Contenedores de Maersk en el puerto de Barcelona // REUTERS

Maersk invertirá 10.000 millones en España en un megaproyecto de hidrógeno verde

► Situará dos plantas en Galicia y Andalucía, con localizaciones aún por concretar

A. RAMÍREZ / P. PAZOS / L. MONTOTO
MADRID / SANTIAGO / SEVILLA

El Gobierno presentó ayer un megaproyecto de 10.000 millones junto a la naviera danesa Maersk para desarrollar en España la producción de hidrógeno y metanol verde. El plan tendrá como destino dos zonas portuarias en Galicia y Andalucía, aunque todavía no se han concretado localizaciones exactas y, según el Ejecutivo, generarán unos 5.000 empleos directos y 85.000 sumando indirectos.

Según adelantó ayer el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, el proyecto aspirará a parte de los fondos europeos destinados al desarrollo del hidrógeno verde, y no se descarta la participación inversora del Estado de manera directa, además de la de otros socios privados. El objetivo del plan es alcanzar la fabricación de dos millones de toneladas de este biocombustible en 2030 para surtir a la flota de la gigante de los mares danesa.

De los 10.000 millones, el 40% será destinado a la producción de hidrógeno y metanol verde, mientras el resto se invertirá en distintas plantas de renovables que servirán para crear la energía que consuman en la propia fabricación de los biocombustibles.

Desde el Gobierno defendieron además de que se trata de un proyecto es-

«ESTRATÉGICO»

85.000 empleos

Según el Gobierno, el proyecto generará 85.000 empleos entre directos e indirectos, a través de las plantas que servirán para producir hidrógeno y metanol verde, además de las plantas de renovables que servirán para surtir de energía a dichas fábricas.

Con fondos europeos

El proyecto de la gigante danesa del transporte marítimo será aspirante a recibir parte de los fondos europeos destinados al desarrollo del hidrógeno verde, mientras el Gobierno no descarta entrar como inversor directo.

tratégico de país «ya que puede anticipar una reconfiguración de las rutas marítimas con las zonas donde va a estar localizado el suministro de estos biocombustibles». En la presentación del acuerdo también estuvieron presentes la ministra de Transportes, Raquel Sánchez acompañada de la secretaria de Estado, Isabel Pardo de Vera, el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena y el consejero delegado de Maersk, Søren Skou.

El anuncio, sin embargo, fue recibido con dudas en el seno del Gobierno gallego. El presidente de la Xunta, Alfonso Rueda, admitió ayer, a media mañana, tras la reunión semanal del Eje-

cutivo gallego, que todo lo que sabía se reducía a una llamada del jefe de gabinete del presidente del Gobierno, poniendo sobre aviso del anuncio, y a lo que se había difundido a través de agencias. «Si esto va a suponer algún beneficio para Galicia, desde luego lo celebramos», comentó Rueda. Pero de inmediato mostró su escepticismo por la demora en conocer los detalles (junio) y remarcó que, además de no tener «ninguna otra noticia», «no tenemos ni tuvimos participación» en esta inversión.

Al hilo, el presidente gallego aprovechó para censurar que hay «otros proyectos que están perfectamente cerrados», impulsados desde la comunidad, que supondrían crear «muchos puestos de trabajo» y movilizar «mucho inversión privada», cuyos promotores «llevan mucho tiempo esperando a que se nos diga si van a tener financiación» de fondos europeos. Pero «no sabemos nada», apostilló, molesto, Rueda.

La Junta de Andalucía sí recibió la noticia con indisimulado entusiasmo. En la tarde de ayer el presidente del Gobierno regional, Juanma Moreno, recibió en el Palacio de San Telmo a los representantes de la naviera. «Es un proyecto de gran envergadura», sostuvo Jorge Paradela, consejero de política industrial y energía. Y añadió que «se trata de una de las grandes navieras del mundo, la primera por cuota de mercado en España, y cuentan ya una presencia muy destacada en Andalucía», por lo que el hecho de que se hayan fijado en la región «es ilusionante». La Administración andaluza «los apoya al cien por cien» en la fase de estudio de este proyecto.



IGNACIO MARCO-GARDOQUI

Una noticia buena, dos malas

EMPECEMOS por la buena. El empleo es la variable económica que mantiene un comportamiento más favorable. Tampoco es que en la actualidad tenga mucha competencia en ese ranking pero resulta sorprendente que con el crecimiento cercano a cero, los tipos de interés subiendo a toda velocidad y la inflación triplicando el objetivo, los datos de octubre haya sido tan buenos. El paro baja en 27.000 personas y sitúa el total en menos de los tres millones de personas, mientras que la Seguridad Social ganó una media de 103.499 afiliados, por encima de la barrera psicológica de los 20 millones. Hay elementos que mitigan el entusiasmo como el enorme peso de las contrataciones públicas, que carecen de techo y el éxito de la nueva 'taxonomía' laboral. Esa fórmula milagrosa que consigue evitar que computen como parados a miles de personas que cobran el paro. A lo que podríamos añadir que mostramos el peor registro de la UE, que se torna en inadmisible cuando se trata del paro juvenil. Pero, aún y así y aunque sea en términos comparativos con nosotros mismos, los datos son buenos. Máxima cuando es un mes que acostumbraba a ser bastante negro para el empleo.

Las malas noticias son el nuevo aumento de tipos de la Fed, el sexto en un año, que se ha acostumbrado a subirlos muy rápido y en tramos grandes de tres cuartos de punto. La inflación no cesa en los EE.UU. y por eso Powell avisa de que podrán subir más de lo inicialmente previsto. Lo cual ejerce una enorme presión sobre el BCE obligado a domar una inflación superior en la zona UE. Justo cuando nosotros llevamos tres meses de alivio relativo. Los nuevos tipos elevan el coste de la financiación y reducen la capacidad de compra a unos ciudadanos muy castigados por los precios y por los impuestos. La otra noticia mala es el desbarajuste de los fondos UE que ha llamado la atención de la CE que emite avisos de posibles sanciones ante lo que 'podría ser' un incumplimiento de las condiciones de partida y 'es' un desorden de ejecución. Que no funcionen los sistemas informáticos en algo tan importante y que haya que volcar los datos de las autonomías por el innovador mecanismo de unas hojas de excel artesanas resulta del todo inadmisibles. Si el Gobierno no soluciona el problema inmediatamente, la vergüenza del país sería de tamaño cósmico. Tanto es así que sería necesario desenterrarle al Cid para compensar el descrédito y desviar la atención pública.

Viernes 4 de noviembre de 2022

ECONOMÍA Y TRABAJO

Maersk invertirá 10.000 millones para fabricar metanol verde en España

El gigante danés del transporte de mercancías elige Andalucía y Galicia para establecer dos centros de producción

IGNACIO FARIZA, Madrid

Maersk, una de las mayores compañías de transporte de mercancías por mar del planeta, tendrá en España uno de sus principales centros de producción mundial de metanol verde, su mayor apuesta para descarbonizar su flota. El gigante danés invertirá 10.000 millones en Andalucía y Galicia para el desarrollo de dos de los "cinco o seis" núcleos de producción de este combustible neutro en carbono para alimentar sus ingentes necesidades energéticas. Ambos centros de fabricación de metanol, que tiene en el hidrógeno verde un ingrediente esencial, serán el segundo y el tercero de Maersk a escala global, tras el de Egipto, anunció en marzo.

El proyecto, pactado con el Gobierno, contará con fondos europeos —todavía sin cuantificar— y el Ejecutivo no descarta participar como inversor, lo que sería una novedad. Fuentes gubernamentales calculan en entre 4.500 y 5.000 los empleos directos que se crearán entre ambos emplazamientos, a los que habrá que sumar otros 40.000 indirectos y alrededor de 35.000 o 40.000 solo en la fase de construcción.

El Gobierno y Maersk firmaron ayer un memorando que contiene las líneas básicas del proyecto tras una reunión entre Pedro Sánchez y el primer ejecutivo de la compañía, Søren Skou, a la que también asistió la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, y el secretario general de Asuntos Económicos y G20 de la Presidencia, Manuel de la Rocha.

"Es un proyecto estratégico, de país: en el futuro, las rutas marítimas se van a reconfigurar en torno a grandes hubs [centros logísticos] que abastecerán a los barcos de combustible verde, y solo los países que apuesten por su producción van a estar bien posicionados. Para España es muy importante estar en la primera división del combustible marítimo", explican las fuentes, que emplazan a júnio para hacer públicos más detalles sobre el proyecto, en el que también están involucradas la Junta de Andalucía y la Xunta de Galicia.

Para producir metanol que lleve el apellido verde (y que se acerque a la neutralidad en carbono) se necesitan dos ingredientes: hidrógeno verde —un gas muy intensivo en electricidad de procedencia eólica o solar— y CO₂ biogénico —en muchos casos, capturado en plantas de biomasa—. Y en ambos frentes, España tiene trazas para convertirse en una potencia continental e incluso global.

El Ejecutivo se apoya en un estudio de Goldman Sachs para afirmar que España es el país de Europa más competitivo para la producción de hidrógeno verde, un gas todavía no rentable, pero en el que descansan buena parte de las expectativas de descarbonización de los sectores —industria pesada— o ámbitos —aviación, transporte marítimo— en los que la electrificación no es posible a corto plazo.

La energía necesaria en el proceso de electrólisis —con el que se genera hidrógeno verde— será generada en parques eólicos o fotovoltaicos impulsados por Maersk, ya sea por la vía de la titularidad directa o con contratos de suministro a largo plazo (PPA, en la jerga del sector).

"Quieren hacer todo el proceso, controlar toda la cadena de producción del metanol", apuntan desde el Ejecutivo, que calculan que la naviera requerirá de "entre 20 y 80" nuevos parques

El proyecto, pactado con el Gobierno, contará con fondos europeos

El Ejecutivo no descarta incluso participar como inversor

El plan creará entre 4.500 y 5.000 empleos directos



Una grúa transportaba ayer un contenedor de Maersk en la Zona Franca de Barcelona. / ALBERT GEA (REUTERS)

eólicos o fotovoltaicos. En 2030, cuando las dos plantas de producción de metanol estén operando al 100% de su capacidad de producción —al menos, sobre el papel—, la firma danesa necesitará cuatro gigavatios de potencia instalada para el proceso.

Para ello, comprará instalaciones que ya están funcionando o en fase de tramitación y levantará otras de nuevas cuño, preferentemente cerca de los dos centros. "Llevan meses garantizándose suelo para desarrollar estas instalaciones. Han echado los números y les salen", deslizan las citadas fuentes. También firmará PPA con energéticas que operan fuera de Andalucía y de Galicia.

El objetivo de Maersk —con más de 100.000 empleados en plantilla, una flota de 730 cargueros y una cuota de mercado cercana al 20%— y del Ejecutivo español es que, de los 12 millones de toneladas de metanol verde producido internamente que necesitará para su flota a finales de la década, dos salgan de las plantas españolas. El desarrollo de ambas constará de tres fases: en 2025, solo una de ellas —aún se desconoce si la andaluza o la gallega— rondará las 200.000 tone-

ladas de generación; en 2027, la suma de ambas —para entonces la segunda ya se debería haber activado, según la información preliminar— rondará el millón de toneladas, y en 2030 serán dos millones en total.

Maersk y el Gobierno son conscientes de la incertidumbre tecnológica y de que el metanol verde es solo una de las dos opciones con más posibilidades de cuajar para la descarbonización de las buques que transportan contenedores a lo largo y ancho del mundo —la otra es el amoníaco, que también tiene origen en el hidrógeno verde—. Por ello, ambos han dejado la puerta abierta a que, en función de cómo evolucione el mercado, se redirijan sus infraestructuras en España a esa segunda alternativa. "El metanol parece que es la que va a triunfar. No obstante, entre la primera y la segunda fase se tomará la decisión sobre si la segunda planta es de uno u otro combustible", subrayan fuentes del Ejecutivo.

El sector naval es uno de los que más contaminan y, por tanto, fundamental para las metas de descarbonización. Maersk proyecta para 2040 ser una empresa con cero emisiones netas.