

europa

El covid-19 se interpone en la recta final de la negociación del Brexit

Un positivo en el equipo europeo paraliza las conversaciones a 30 días de que Reino Unido diga adiós al Mercado Interior y a la Unión Aduanera

> CONSTRUCCIÓN EUROPEA

Las negociaciones presenciales que se desarrollaban en Bruselas quedaron suspendidas el pasado 20 de noviembre tras un caso de covid-19 en el equipo europeo que lidera Michel Barnier.

El negociador jefe de la UE y su homólogo británico David Frost decidieron que la salud de los respectivos equipos era prioritaria y acordaron paralizar estas conversaciones al alto nivel, las únicas que pueden desbloquear el 'impasse' en torno a gobernanza, competencia leal y pesca, se produce en un momento crucial.

Según la crónica de Aquí Europa, el tiempo para alcanzar el acuerdo comercial se agota. Con cada día que pasa, el escenario sobre una salida a las bravas toma más fuerza, aunque tanto Bruselas como Londres insisten en que agotarán todas las opciones



urgencia

En cuatro semanas debe llegar el **acuerdo**, que debe ser **revisado** y **votado** por las **capitales** y por el **Parlamento Europeo**

nes y minutos para evitar un Brexit económico caótico el próximo 1 de enero de 2021. Pero el calendario apremia. En cuatro semanas, la isla británica dirá adiós al Mercado Interior y a la Unión Aduanera. Todavía está por ver si lo hará de forma organizada o sin acuerdo.

Durante estos 30 días, los dos socios deben consumir el acuer-



Michel Barnier.

do, que debe ser revisado y votado por las capitales y por el Parlamento Europeo. Se trata de dossieres de cientos de páginas, muy complejos, que precisan de tiempo de análisis y traducción. Aunque la lógica hace esperar que finalmente se alcance un acuerdo 'in extremis'.

[Europa]

España ha recibido ya más de 11.000 millones de la UE

La Comisión Europea ha entregado a España 4.000 millones de euros del SURE, el fondo europeo creado para luchar con los efectos negativos y paliar las consecuencias sociales de la crisis sanitaria del covid-19. Estos 4.000 millones se suman a un anterior desembolso de la UE de 6.000 millones, que le fueron concedidos a España a finales de octubre.

Ursula Von der Leyen, presidenta de la Comisión Europea, ha anunciado que la ayuda continuará llegando hasta cumplir con la suma acordada de 21.300 millones de euros en total. España será el país más beneficiado económicamente por estas ayudas, superado únicamente por Italia, también muy afectado por el virus, que recibirá 27.400 millones de euros en total.

La Comisión también ha aprobado una modificación de cuatro programas operativos en España que permitirá movilizar más de 1.110 millones de euros del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para hacer frente a la crisis del coronavi-

rus. "No podemos dejar que ninguna región se enfrente sola a la pandemia", dijo la comisaria de Cohesión y Reformas, Elisa Ferreira. "Me complace que España siga haciendo un buen uso de la flexibilidad que ofrecen los paquetes de la Iniciativa de Inversión en Respuesta al Coronavirus".

Del fondo SURE llegan 4.000 millones y de la política de cohesión, otros 1.100

Por otro lado, la Comisión ha aprobado, en virtud de las normas sobre ayudas estatales de la UE, el régimen español de garantía por importe de 2.550 millones de euros para permitir a determinadas empresas y trabajadores autónomos hacer frente a sus convenios judiciales como consecuencia de las pérdidas provocadas por la pandemia de coronavirus. [Europa]

Wärtsilä convierte el gas de la evaporación del etano en combustible para la propulsión marina

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)
"Una manera diferente Europa"
Eskualde Garapenerako Europar Funtza (EGEF)
"Europa egiteko modu berri"

Wärtsilä ha dado un paso importante en el uso de combustibles de nueva generación para propulsión marina con la incorporación del gas de la evaporación del etano. El proyecto fue apoyado por Gaitek, un programa de ayudas a la industria que el Gobierno Vasco ha incluido en el POPV FEDER 2014-2020.

El proyecto surgió en 2011, con la petición de ayuda de Evergas –armador y operador de buques de transporte para la industria petroquímica– a Wärtsilä, para diseñar una solución para el transporte de etano desde Estados Unidos a Europa. Inicialmente, la propulsión de los barcos se iba a realizar con gas natural licuado (LNG), pero luego se decidió explorar la posibilidad de usar el etano que se evapora en los tanques de almacenamiento como combustible para propulsar el barco, como forma de reducir el costo de operación. En ese momento no existían motores de tecnología dual que pudieran funcionar con etano, por lo que Wärtsilä vio en ello una oportunidad estratégica. Además, el transporte de etano licuado en grandes cantidades empezaba a considerarse un tráfico marítimo emergente y surgía la demanda de una nueva generación de buques para el transporte de etano licuado de gran capacidad y para largas distancias (los conocidos como VLEC, los mayores etaneros del mundo).

En abril de 2015, el equipo de ingenieros y técnicos de WWärtsilä, en coordinación con otros expertos del departamento de I+D del Grupo, puso en marcha el proyecto, en el laboratorio de prueba de motores que la compañía tiene en Bermeo. El objetivo: definir y desarrollar un nuevo concepto del uso del etano como combustible de propul-

sión en el ámbito del transporte marítimo y la validación de ese concepto mediante pruebas reales en un motor Wärtsilä de cuatro tiempos de tecnología dual. Serían los primeros ensayos que se hacían en un motor de cuatro tiempos en el mundo.

Se analizaron las propiedades y condiciones del etano (LEG) como gas combustible para el motor, se definieron los mapas de funcionamiento, ajustes y componentes del motor para funcionar con LEG y se hicieron las pertinentes pruebas de funcionamiento en múltiples condiciones de carga y velocidad. Unos meses después, el motor Wärtsilä 50DF, probó y certificó satisfactoriamente su capacidad de funcionar con etano.

Con el nuevo combustible se lograba una mayor eficiencia operativa, una mejora en la flexibili-

El nuevo combustible permite una mayor eficiencia operativa, y reduce los costes y la huella medioambiental



Buque JS INEOS Insignh, propulsado por LEG.

dad en el aprovisionamiento de carburantes, una reducción significativa en los costos de operación y una mínima huella medioambiental. En concreto, la capacidad para quemar eficientemente el gas de la evaporación del etano como combustible del motor reduce significativamente la necesidad de relicuefacción del gas que se evapora de los tanques de carga durante el viaje.

Esto significa que se necesita menos energía para la gestión de la carga, proporcionando así un sistema más eficiente y más respetuoso con el medioambiente. Los motores tienen la capacidad de cambiar sin problemas entre gas natural licuado (GNL), etano (GEL), fuel oil ligero (LFO) o fuel oil

pesado (HFO) sin necesidad de modificación en el hardware y con un funcionamiento ininterrumpido, estableciendo así un nuevo estándar en la flexibilidad de combustible.

El proyecto desarrollado por Wärtsilä, en colaboración con Evergas, fue apoyado por el programa Gaitek de ayudas del Gobierno Vasco, que apoya el desarrollo de nuevos productos y proyectos de lanzamiento de nuevas empresas de base científica y tecnológica, y que el Ejecutivo ha incluido en el Programa Operativo FEDER del País Vasco 2014-2020. Por ello, este avance en el uso de combustibles de nueva generación para propulsión marina ha contado también con financiación comunitaria.

Programa Operativo FEDER del País Vasco 2014-2020