

El puerto de Barcelona trabaja con diversas energías para reducir sus emisiones



La presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Mercè Conesa, ha reconocido que el 7,6% de la concentración de óxido de nitrógeno de la ciudad proviene de la actividad portuaria. Por ello, en la jornada ‘El hidrógeno en una Europa sin emisiones’, Conesa ha expresado la voluntad de la autoridad portuaria de promocionar combustibles alternativos como el gas natural, el hidrógeno o la electricidad, que se irán introduciendo en los próximos meses. En este sentido, el responsable de Medio Ambiente del puerto, Jordi Vila, ha afirmado que “el hidrógeno puede tener el rol de generar energía eléctrica que sea suministrada a los buques”.

Durante su intervención, Conesa ha coincidido con Vila en que “el hidrógeno se presenta como la opción más prometedora” y ha recordado que, desde septiembre de 2018, la autoridad portuaria forma parte del World Ports Sustainability Program, una iniciativa de la que forman parte seis puertos. En ésta, Barcelona lidera uno de los grupos de trabajo, referente a la electrificación de los muelles. “La calidad del aire es un derecho para los ciudadanos y una prioridad para el

puerto”, ha declarado. Concretamente, Vila ha recordado que la prioridad de la autoridad portuaria desde hace cinco años es mejorar la calidad del aire de Barcelona.

En relación a esto, Vila ha expresado que “las emisiones contaminantes siguen siendo uno de los principales problemas de los puertos” porque se carece de herramientas “efectivas” para reducirlas. Además, ha señalado que su mayoría “proviene de los buques en sus maniobras de aproximación, atraque y durante su estancia en el puerto”.

Por ello, ha destacado que se debería optimizar la entrada de los buques en el puerto para evitar que se formen colas y habilitar infraestructuras de suministro de electricidad de cero emisiones para éstos, de manera que cuando estén en el puerto no tengan que utilizar sus motores diésel. No obstante, en cuanto a las infraestructuras para el suministro de otro tipo de energías, ha anunciado que todavía no saben cómo van a ser: “Tenemos que trabajarlo, estudiarlo y posicionarnos”, ha afirmado.

Por otra parte, Vila ha afirmado que la aviación y los buques, “por su complejidad”, serán los que más tarden en cambiar el combustible con el que operan. Ante este escenario, el responsable de Medio Ambiente ha subrayado el rol de los puertos a la hora de impulsar y promover los nuevos combustibles a través de una infraestructura adecuada para el suministro a buques, camiones y maquinaria; la generación de energías renovables; programas de incentivos a buques y otros modos de transporte; y la regulación y control de las operaciones de suministro.

EMISIONES EN CATALUNYA

En el transcurso de la jornada, la secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, Marta Subirà, ha informado de que “el 27% de las emisiones de gases de efectos invernadero en Catalunya provienen del transporte” pero que, a pesar de ello, este sector “es uno de los que menos esfuerzos está haciendo en su mitigación”.

Subirà ha anunciado que los tres ámbitos de actuación más urgentes son “la mejora de la calidad del aire, la mejora de la calidad acústica y la reducción de las emisiones de CO₂” y ha declarado que “el hidrógeno es ya una realidad de la que forman parte muchos procesos industriales”. Por ello, ha defendido su aplicación

en los puertos y ha expresado la necesidad de avanzar hacia la movilidad y la logística sostenible especialmente en la última milla y en la movilidad de los trabajadores.

USOS DEL HIDRÓGENO

El responsable de estrategia y desarrollo de mercado de la organización europea Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking (FCH JU), Carlos Navas, ha declarado que en la actualidad «hay 1.200 coches de pilas de combustible en las carreteras europeas». Durante su ponencia, Navas ha explicado que actualmente existen unas cien estaciones de repostaje de hidrógeno en Europa. A pesar de estas limitaciones, Navas ha destacado que las empresas automovilísticas están apostando cada vez más por este tipo de vehículos y ha puesto, entre otros, el ejemplo del nuevo modelo Renault Candu al que se le puede añadir una pila de combustible para aumentar su autonomía.

No obstante, en referencia a los vehículos pesados, Navas ha explicado las dificultades existentes a la hora de descarbonizar un camión de 40 toneladas, ya que «las baterías no son suficientes». Por ello, en la actualidad, diferentes empresas están creando prototipos para solventar el problema. Además, en cuanto a los trenes, la red española no está electrificada y que para ser más ecológica la FCH JU propone opciones como la catenaria, el hidrógeno o el uso de baterías si la distancia es corta.

Finalmente, en el segmento de los barcos, Navas ha afirmado que los países escandinavos están muy activos a la hora de desarrollar buques sostenibles y que la Comisión Europea está impulsando diferentes proyectos en este sentido. En cuanto a aplicaciones portuarias y sus sistemas de carga en el puerto, Navas ha anunciado que acaban de iniciar un proyecto pionero en Europa junto con el puerto de Valencia para habilitar una reach stacker para mover contenedores y un yard tractor, ambos propulsados con hidrógeno. En la actualidad, Valencia es el puerto que lidera el uso de hidrógeno en Europa.