



Els smart ports busquen estrènyer la col·laboració per la transició energètica i digital

La descarbonització del sector marítim i dels ports, així com l'avanç en innovació i digitalització per a aconseguir-la, només serà possible mitjançant la col·laboració entre els diferents smart ports. Més enllà de les dificultats individuals que ha d'analitzar i solucionar cada recinte portuari, la cooperació s'alça com el factor clau per a afrontar no sols la transició digital, sinó també l'energètica. Aquesta és la idea que ha sobrevolat l'arrencada de la tercera edició de Smart Ports: Piers of the Future, que se celebra durant els dies 16 i 17 de novembre de manera virtual en el marc de Smart City World Congress.

I és que existeixen molts tipus de col·laboració, com «la connexió entre ports i ciutats», com ha destacat la presidenta del port d'Anvers, Annick De Ridder, ja que «els ports creen llocs de treball», o «les col·laboracions entre smart ports», de les quals sorgeixen «solucions per al canvi climàtic», en paraules del president

executiu del port de Los Angeles, Gene Seroka. Per a això, l'eina comuna que utilitzin serà la innovació. «Aquest grup de ports està liderant la innovació», ha manifestat el president del port de Barcelona, Damià Calvet, sobre els recintes portuaris que participen en les jornades. «Estem construint el port del demà», ha apuntat, per part seva, el president i director executiu de l'Autoritat Portuària de Rotterdam, Allard Castelein.

Dissenyar i erigir els ports del futur requereix d'innovacions sostenibles per a créixer sense sortir-se dels límits físics. No és tasca fàcil, però el comissari europeu de Pesca, Oceans i Medi Ambient, Virginijus Sinkevicius, creu que «els smart ports poden ser pioners en aquests projectes» de cohesió i convertir-se en «hubs industrials» en el sentit modern de l'expressió. «És una nova revolució industrial», ha afirmat durant el seu discurs i ha subratllat que «la paraula clau és cooperació, en particular entre el sector públic i privat». Encara que la directora d'Innovació del port de Barcelona, Emma Cobos, ha destacat «la bona relació públic-privada» entre el recinte català i les diferents parts interessades en relació a l'economia blava, també ha manifestat que li agradaria una major obertura per part d'ells cap a indústries emergents, com la mobilitat urbana.

Seguint la mateixa línia, la directora d'Innovació empresarial i economia blava de Barcelona Activa, pertanyent a l'Ajuntament de Barcelona, Anna Majó, ha incidit en la importància de «ficar l'economia blava en l'agenda econòmica, en la social i en la climàtica» i en què «no podem fer-ho sols». «El rol dels ports és dinamitzar i no fer-lo per a ells mateixos». De fet, els ports ja estan en el bon camí d'introduir el concepte d'economia blava en els seus projectes i a les ciutats que els acullen. El soci-ecologista i sènior científic del Consell Nacional de Recerca, Rafael Sardà, va voler subratllar que «el concepte d'economia blava s'ha transformat. Estem en una economia tradicional i ens estem movent cap a una economia blava més sostenible i digital». D'aquí ve que sigui tan important per a tots els actors implicats la cooperació per a avançar cap als objectius de desenvolupament sostenible: «Els ports necessiten estendre les fronteres de col·laboració perquè han de comptar amb la ciutat i altres actors». Per a això, és necessari fixar-se en les metes a llarg termini i els seus beneficis globals, més enllà dels aspectes

financers. «Necessitem sortir de la lògica del PIB perquè no és bona, oblida la sostenibilitat i el canvi climàtic», ha assenyalat el AIVP's Board of Directors de la Association Internationale Ville et Ports, Alberto Cappato.

Tenint en compte l'avanç del canvi climàtic i de l'escalfament global, que també afecta de múltiples maneres a les infraestructures i activitat dels ports, el director general de l'Associació Internacional de Ports (IAPH), Patrick Verhoeven, ha recordat que els països desenvolupats es troben en una situació diferent a aquells en vies de desenvolupament, encara que també creu que «tots han de contribuir als objectius climàtics». La seva solució per a equilibrar la balança passa pel finançament: «Els ingressos serien usats en infraestructures i ports de països en vies de desenvolupament i emergents per a tancar la bretxa». Ja existeixen exemples de bones pràctiques de cooperació enfocades a la transició energètica. Verhoeven ha subratllat els «corredors verds», com el cas entre els ports de Montreal i Anvers en el seu corredor del Nord Atlàntic, o la ruta entre el Japó i Austràlia. «És necessari escalar i dimensionar la col·laboració», ha concretat. A més de la cooperació, la sènior advisor de l'Autoritat Portuària de Londres, Veronica Chan, ha advertit que «és el moment de les accions, però la comunicació hauria de ser clau».

Una de les iniciatives del port d'Anvers per a la consecució d'aquests objectius és reduir les seves emissions en un 50% per al 2030. El seu innovation enablement manager, Piet Opstaele, veu com a oportunitat a llarg termini l'emmagatzematge d'hidrogen que pot ser convertit en amoníac per a utilitzar-lo en vaixells. En el port de Barcelona, el seu director d'Estratègia, Jordi Torrent, ha destacat que «una de les nostres majors contribucions a les zero emissions ha estat transferir centenars de milers de camions als trens», encara que destaca que per als pròxims anys es necessiten més infraestructures per a transferir part del trànsit internacional al ferrocarril.

TECNOLOGIA AVANÇADA PER A la TRANSICIÓ ENERGÈTICA I DIGITAL

Durant la primera jornada de Smart Ports 2021, s'han presentat projectes innovadors que busquen accelerar la transició energètica i la implementació de la

digitalització per a una major eficiència i productivitat. El desplegament de 5G i l'ús de la intel·ligència artificial és una de les eines utilitzades pel port de Barcelona per a monitoritzar en temps real qualsevol vaixell que entri o surti del recinte portuari. Mitjançant dues càmeres d'alta definició de l'empresa Huawei, el vaixell és localitzat i el seu vídeo s'envia ràpidament per a ser analitzat. El sistema d'intel·ligència artificial és proporcionat per la companyia tecnològica IBM, que detecta al moment els vaixells i proporciona en temps real la seva posició durant el dia i la nit.

Per part seva, el port d'Anvers va començar fa tres anys un projecte per a traçar un mapa de corredors per on transcorrin els drons en la zona industrial del recinte portuari. D'aquesta manera, els vols dels drons seran completament segurs. Els operadors de drons poden sol·licitar permís per a vols en plataformes automatitzades i existeixen infraestructures que controlen en temps real tots els vols en aquesta zona del port. A més, els diferents tipus de drons proporcionen solucions com la detecció de vessaments de petroli, d'escombraries marines o ajuden en l'administració d'incidents. De moment, s'han realitzat proves amb drons per oferir imatges en directe en infrarojos per a apagar incendis i han ajudat en el rescat d'una persona dins de l'àrea portuària.

Dins també del recinte portuari, la iniciativa presentada Hamburg ha estat la relativa al hyperport, el sistema d'alta velocitat que permet transportar mercaderia per un tub de levitació magnètica. Es tracta d'un projecte totalment sostenible, amb una tecnologia eficient que ha reduït l'ús d'energies per la levitació magnètica. En el cas del port d'Hamburg, aposten per la innovació des de fa anys i buscaven afermar el transport a la hinterland per mitjà del tren. La càrrega i descàrrega de les càpsules del hyperloop on es transporten els contenidors als camions es realitza mitjançant grues. Aquest sistema permet reduir la congestió, la contaminació, el soroll i les operacions a l'interior del port.

D'altra banda, les innovacions també serveixen per a estrènyer la relació entre port i ciutat. És el cas de la comunitat energètica presentada pel port de

Barcelona per a descarbonitzar el port. La intenció és crear energia renovable a partir de la instal·lació de plaques fotovoltaïques cinc edificis del Moll de Pescadors, on començarà el primer projecte pilot: la fàbrica de gel, el magatzem, l'àrea de pàrquing, el mercat de peix i l'àrea d'emmagatzematge net. Així, es produeix energia durant el dia i es pot utilitzar de nit per a mantenir l'activitat, per exemple, a la fàbrica de gel. Més endavant, estendran aquest projecte a la resta del port i el sistema podrà replicar-se en qualsevol altre recinte portuari. D'aquesta manera, es crea energia renovable de manera local, es creen treballs i es redueixen els costos operacions en un 60%.