



► 26 Abril, 2019

# Baleària y Naturgy colaboran en la lucha contra el cambio climático

La instalación de un motor auxiliar a gas natural en el barco de pasaje Abel Matutes de Baleària en 2017 se ha convertido en la primera experiencia de éxito en España al conseguir la reducción de 1.300 toneladas de CO<sub>2</sub> de emisiones

VM / VALENCIA

Según los datos recopilados por Baleària y Naturgy entre junio de 2017 y octubre de 2018, el uso de este motor auxiliar supuso, además, una reducción muy significativa de emisiones contaminantes perjudiciales para la salud, en concreto, de cerca de 20 toneladas de NO<sub>x</sub>, de dos toneladas de SO<sub>x</sub> y de media tonelada de partículas.

El presidente de Baleària, Adolfo Utor, señaló "la apuesta de Baleària por una flota ecoeficiente se concreta en smart ships propulsados a gas. Además de este proyecto piloto, que valoramos muy positivamente, la naviera tiene ya dos buques navegando a GNL, dos nuevas construcciones y la remotorización de cinco buques más. En este sentido, el ferry Abel Matutes será el próximo en navegar totalmente con esta energía limpia. Utor también destacó la convicción de Baleària por usar el GNL y contribuir a la lucha contra el cambio climático.

"Los resultados obtenidos en este estudio y relacionados con la seguridad, la eficiencia, la reducción de las emisiones y del ruido, así como del consumo de combustible, entre otros, han sido mejores de lo previsto. Nuestra colaboración con Baleària es una muestra más de la importancia de definir y diseñar soluciones tecnológicas factibles e innovadoras de generación de energía auxiliar limpia", explicó Vicente Gramuntell, director de Operaciones Iberia de Naturgy, durante la presentación de las principales conclusiones de la iniciativa.

Por su parte, la presidenta del Port de Barcelona, Mercè Conesa, remarcó que la instalación catalana se ha convertido en el primer puerto del Mediterráneo en suministrar GNL a un ferry de manera regular y continuada. "La calidad del aire es una prioridad para el Port de Barcelona y el impulso del gas natural licuado como combustible alternativo para buques y



dos instantáneas de la presentación que tuvo lugar ayer en Barcelona (Fotos VM)



Adolfo Utor, Mercè Conesa, María Subirá y Vicente Gramuntell (Foto VM)

camiones es, precisamente, un eje estratégico de nuestro Plan de Mejora de la Calidad del Aire. CleanPort demuestra no solo que el GNL como combustible para buques es viable desde el punto de vista económico, sino que se traduce en una reducción muy importante de emisiones contaminantes".

Otros datos recogidos en el análisis del periodo contemplan los aspectos de la instalación del nuevo motor a gas natural y de su uso ligados a la seguridad en la operación, la fiabilidad de la instalación, eficiencia, indicadores económicos así como de emisiones y ruidos.

## Cleanport

La iniciativa liderada por Baleària y Naturgy se enmarca en el proyecto Cleanport cuyo objetivo es demostrar la viabilidad de un sistema de generación de energía alternativo y limpio en el ámbito marítimo, todo ello alineado con la Directiva Europea sobre implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y la

Directiva 2012/33/EU relativa al contenido de azufre de los combustibles para el uso marino.

En el proyecto, cofinanciado por la Unión Europea a través del programa CEF-Transport, participan asimismo los puertos de Barcelona y Baleares y la Dirección General de la Marina Mercante.

La iniciativa, que nació en el año 2014, buscaba definir una solución tecnológica factible e innovadora de generación de energía auxiliar limpia en paradas y aproximaciones a puerto así como facilitar el bunkering de Gas Natural Licuado y de Gas Natural en el puerto de Barcelona que permitiese una solución móvil y segura en tierra para realizar las cargas al buque y contribuir así a la armonización de las normas y regulaciones para el bunkering en puertos.

Entre los diferentes indicadores analizados en el estudio la fiabilidad de los sistemas, la eficiencia, la mejora de las emisiones, la reducción de ruido, el consu-

mo de combustible o los costes de mantenimiento y de tiempos de carga de GNL, entre otros, fueron mejores de lo previsto.

Durante el período (de junio de 2017 a octubre de 2018), la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> fue de cerca de 1.300 toneladas mientras que las de NO<sub>x</sub> fueron de casi 20 toneladas. La reducción de emisiones de SO<sub>x</sub> se aproximó a las dos toneladas y la reducción de la emisión de partículas fue prácticamente total.

## Ahorro

Los participantes en el proyecto remarcaron que en cuanto al coste del mantenimiento de la instalación de gas no se registraron costes adicionales respecto a los de un sistema diésel. En cambio, se registraron importantes ahorros de combustible así como también reducciones significativas en las tasas portuarias del buque al aplicar las bonificaciones ambientales previstas por el hecho de funcionar con el motor auxiliar a gas natural

en el puerto.

El transporte es uno de los sectores clave para mitigar el calentamiento global, ya que es uno de los más contaminan y un gran emisor de CO<sub>2</sub>. En este sentido, el gas natural comprimido (GNC) para el transporte ligero, como su empleo como gas natural licuado (GNL) para barcos y transporte pesado, está llamado a ocupar un lugar importante entre los combustibles del futuro en el transporte debido a sus múltiples ventajas.

De la misma manera que ocurre con el transporte por carretera, el GNV es también un combustible con potencial para descarbonizar el transporte marítimo. El uso del GNL como combustible marítimo tiene ventajas para el entorno en comparación con el motor diésel al que sustituye: consigue reducir el ruido ambiente cerca del 20%, las emisiones de CO<sub>2</sub> en más del 20%, las de NO<sub>x</sub> en más del 80% y las de SO<sub>x</sub> en más del 90%.

Adicionalmente a los más de 130 barcos que funcionan actualmente con gas natural como combustible, existe una cartera de pedidos de 125 nuevos hasta 2025. La flota mundial propulsada por GNL aumenta a un ritmo de entre un 15 y un 25% anual, por lo que si la tendencia sigue la misma línea, en 2025 podría existir una flota mundial de 300 y 600 buques.

Se estima que en 2035 el 22% del consumo total de bunkering será de Gas Natural Licuado.