

El OPS es clave en el proceso de descarbonización

[Multimedia](#)

El Clúster Marítimo Español organiza un encuentro con diferentes administraciones públicas para dar a conocer el estado y futuro de la implantación y desarrollo del suministro eléctrico a buques atracados en los puertos españoles

El [Clúster Marítimo Español](#) (CME) celebra el Encuentro con la Administración *Suministro de electricidad a buques atracados*, en el que han intervenido representantes de las principales administraciones implicadas en el desarrollo del sistema de suministro eléctrico a buques en los puertos españoles, que se presenta como una opción clave para el proceso de descarbonización. Además de los aspectos normativos, energéticos y financieros, se ha profundizado en los avances del proyecto OPS Master Plan for Spanish Ports.

“Desde el Clúster hemos colaborado estrechamente con Puertos del Estado, apoyando y promoviendo el proyecto, fundamentalmente a través de nuestro Grupo de Trabajo de Cold Ironing, cuyas reuniones y actividades tienen como objetivo promover la instalación de estos sistemas y fomentar su uso por parte de las navieras en los puertos españoles. Entre otras labores, hemos revisado el detalle del sistema y las características de una instalación de este tipo, sus consumidores y necesidades de potencia; analizado las líneas a trabajar para salvar el GAP financiero; revisado y analizado la transposición de la directiva de combustibles alternativos en 2016; y celebrados dos Encuentros con la Mar, uno para el análisis del sistema y su operativa, y otro posterior específico sobre el proyecto OPS Master Plan for Spanish Ports”, ha señalado Federico Esteve, presidente de honor del CME, durante su presentación inicial.

El moderador de la jornada ha sido Guillermo Amann, coordinador del Grupo de Trabajo de Cold Ironing en el CME y senior advisor de la presidencia en Velatia, quien ha remarcado que es una tecnología que se está desplegando de manera significativa en algunos puertos europeos, siendo uno de los elementos que pueden contribuir a todo lo relacionado con la mejora de la calidad del aire, reducción de emisiones y la mejora de la calidad de vida.

Marco normativo

Según lo expuesto por María Luz Peláez, jefa de área de Desarrollo Industrial Sostenible en la Dirección General del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el suministro de electricidad a buques atracados en puerto se enmarca en la directiva 2014/4 del 22 de febrero, relativa a la implantación de la infraestructura de las energías alternativas, en la que están englobadas grandes novedades para el transporte marítimo español como los grandes proyectos de GNL en puertos o los relacionados con el hidrógeno, entre otros. Esta norma

incluye un mandato concreto para comenzar el análisis de viabilidad de proyectos piloto sobre el suministro eléctrico a buques en aquellos puertos donde sean relevantes. “Esta directiva dice que hay que analizar cuál es la demanda y cuáles son los costes. Las primeras ciudades españolas que han empezado con el Cold Ironing han sido aquellas cuyos puertos estaban muy cerca de la ciudad. La Comisión hablaba de dar un margen hasta 2025, fijándose como prioridad los puertos de Coruña, Algeciras, Barcelona, Bilbao, Valencia, Las Palmas, Mallorca, Cartagena y el puerto interior de Sevilla, en el caso de España”, ha indicado Peláez.

A este respecto, ha puntualizado que la conjunción entre oferta y demanda es lo que va a permitir que estos proyectos sean viables. Para ello, la labor de todo el sector, liderado por la colaboración público-privada, es fundamental.

Finalmente ha destacado que la “directiva se encuentra actualmente en fase de revisión. Es muy prematuro saber cuál va a ser su resultado, aunque se están manejando varios borradores y, en definitiva, se trata de seguir lo que se está haciendo en Bruselas al respecto”.

Descarbonización

El objetivo del desarrollo de la electrificación a buques atracados es lograr la transición ecológica y la descarbonización de la economía, según ha explicado Rafael Aranda, subdirector general adjunto de Energía Eléctrica en el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Aranda ha dejado claro que ser conscientes de la realidad a la que se enfrenta Puertos del Estado, así como los distintos puertos de España, puede condicionar qué medidas se deben tomar para posibilitar la alimentación de buques desde la red eléctrica. El motivo es que han observado que las titularidades, la observación de la red y la gestión de las mismas son muy distintas y puede condicionar la solución.

En lo que respecta a la generación energética, Rafael Aranda ha señalado que “existen unos planes nacionales integrados de energía y clima que se han presentado, y que son un reto, pero también una oportunidad, no solo para lograr la descarbonización, sino para la economía de país. No tenemos ni petróleo ni gas, pero sí sol y viento. Esto es una ventaja ambiental, pero también para la economía”. Entre los retos ha destacado la viabilidad económica, el planteamiento de soluciones jurídicamente factibles, la implementación de estándares de calidad muy elevados, o el establecimiento de quién va a ser el prestador de este servicio y quién va a gestionarlo. “Tenemos que ver qué modelos queremos seguir y cómo encaja todo esto en la normativa, y si falta algo, implementarlo”, ha matizado.

Plan de recuperación, transformación y resiliencia

Uno de los aspectos más relevantes del desarrollo del suministro de electricidad a buques atracados en puerto es el papel que juega dentro del marco de recuperación, transformación y resiliencia planificado por el Gobierno de España. Un plan que tiene diez políticas palanca, con 30 componentes, de los cuales el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana coordina en solitario la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada, según ha explicado Pascual Villate, subdirector general de Planificación de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, durante

su intervención. Esta estrategia de movilidad incluye el programa de apoyo al transporte sostenible y digital, en el cual está contemplada la sostenibilidad del transporte marítimo y aéreo, con dos líneas de trabajo: el despliegue de energías alternativas en puertos y aeropuertos, y las tecnologías propulsivas en el sector marítimo.

El programa está actualmente en su fase de definición, cuyo “importe destinado a estas convocatorias ascendería a 460 millones”, ha indicado Villate, siendo los destinatarios empresas privadas y entidades del sector público que actúan en competencia. “Aunque más o menos tenemos idea de lo que pretendemos hacer, queremos que sea el sector quien nos oriente en los tipos de proyectos que queremos seleccionar, y saber dónde poner mayor o menor inversión. El objetivo es conocer el interés real del mercado y sus necesidades”.

Analizando las propuestas recibidas, Pascual Villate ha destacado las relacionadas con las acometidas a la red eléctrica, la transformación de la energía, la red de distribución, las conexiones, la adaptación de buques remolcadores o el equipamiento con tecnología híbrida, entre otros.

OPS Master Plan for Spanish Ports

Para finalizar, ha tomado la palabra Julio de la Cueva, jefe del área de Nuevos Servicios Portuarios de Puertos del Estado y líder del Proyecto OPS Master Plan for Spanish Ports, un proyecto moderadamente ambicioso, con 6 millones de coste y basado en la experiencia real, a través de la realización de proyectos piloto.

Entre ellos, de la Cueva ha hecho referencia al orquestado en el puerto de Tenerife, en el que hay una conexión de unos 200 KW para un buque rápido de Fred Olsen y para uno más grande de Naviera Armas por casi 100 KW. Ambos son de baja frecuencia y hay un esfuerzo importante por la gestión de la entrega del cable.

Por otro lado, en Palma de Mallorca se ha llevado a cabo otro parecido, con el beneficio adicional de que el atraque es en alta tensión. “Hemos hecho un proyecto muy importante con 16 tomas dobles de 80 KW para eliminar el suministro eléctrico generado con gasoil mediante estos generadores. Así se puede liberar de ruidos y humos una zona muy cercana a la ciudad”, ha explicado de la Cueva.

En contrapartida, se ha realizado otro proyecto fallido, pero del que el orador destaca su potencial de aprendizaje. “Son tres barcos gemelos atracando, cada uno de ellos una vez a la semana, gracias a que la utilización de la toma es muy alta. Aunque el proyecto ha fallado, hemos aprendido mucho y hemos sido capaces de identificar unas barreras, entre las que destaca, disponer de la potencia necesaria para ello. No es tan fácil y por eso queremos un esfuerzo adicional de la programación de la red eléctrica para que en aquellos puertos donde queremos conectar muchos atraques, podamos acudir a la red eléctrica española”.

Para solucionar estos inconvenientes se han tomado medidas como unificar al barco que se conecta, eliminar el impuesto eléctrico, establecer un marco que permite a las autoridades portuarias, en esta primera fase, acometer estas inversiones y comercializar la energía eléctrica, adoptar medidas a favor de aquellas ofertas para hacerse cargo de terminales que se comprometan a hacer OPS, y estudiar otras medidas, como la exención de cánones al tendido de redes en las canalizaciones de puerto.

Atendiendo al ámbito europeo, el ponente ha indicado que actualmente está implantado el paquete 55, el 55 % de reducción de emisiones para el 2030, que incluye la revisión del reglamento de monitorización, reporte y verificación de las emisiones de CO₂ de los buques. Esto se manda a la Comisión para que en el punto introductorio se estudie la obligación de determinados buques de conectarse, así como en el propio articulado manda que la reforma 94/14 incluya objetivos concretos de porcentajes de buques conectados a puerto, por parte de los estados miembros.

Por otro lado, también se va a revisar la directiva de impuestos de la energía, incluyendo que la cuasi eliminación del impuesto eléctrico sea permanente cuando la electricidad sea dirigida a la movilidad. “Es interesante la incorporación del sector marítimo en el sistema de comercio de emisiones. Vamos a tener una reducción del precio de la energía eléctrica, respecto del combustible fósil. Todo esto necesita compromiso, y yo creo que estamos en disposición, entre todos, de aportar”, ha sentenciado.
