



Representantes de los diferentes socios implicados en el proyecto RePort se dieron cita ayer en el Puerto de Barcelona para participar en la presentación oficial del mismo. Foto E. García.

## TERRESTRE • La implicación de los socios de ATEC ha hecho posible que 26 tractoras impulsadas a gas ya circulen por las carreteras

# El Puerto de Barcelona desvelará en unos meses si el gas es rentable en los portacontenedores

ELENA GARCÍA  
BARCELONA

Las pruebas a las que se someterán durante los próximos meses las 26 tractoras impulsadas a gas propiedad de distintos socios de la Asociación de Transportistas Empresarios de Contenedores (ATEC) serán claves para determinar la rentabilidad real del uso del gas natural comprimido (GNC) y del gas natural licuado (GNL) en los camiones portacontenedores.

Estas pruebas conforman la fase final del proyecto RePort para la promoción del gas natural como combustible alternativo para camiones impulsado por el Puerto de Barcelona, en colaboración con socios como la propia ATEC, Gas Natural Fenosa, Generalitat de Catalunya, Dimsport Spain, IDIADA o el Barcelona Supercomputing Center, entre otros, tal y como ya avanzó este Diario el pasado mes de diciembre.

La transformación de estos camiones, proyecto para el que ATEC ha recibido una subvención de alrededor de 30.000 euros, tiene su origen "en las inquietudes de las empresas de transporte terrestre de contenedores, en colaboración con sus clientes" por reducir el impacto



Depósitos de gas instalados en uno de los camiones del proyecto. Foto EG.

medioambiental de esta actividad. Estas inquietudes encontraron rápidamente apoyo en el Puerto de Barcelona, "que se encargó de ligar la colaboración con otros socios" para hacer posible, hoy, que estas 26 tractoras –25 de las cuales han sido equipadas con depósitos de GNC y una con un depósito de GNL– estén ya operativas. Así resumió ayer el presidente de ATEC, Epifanio Mejino, el camino iniciado hace ya dos años.

### Monitorización

Las 26 tractoras, pertenecientes a un total de 11 empresas integradas en ATEC, se someterán en los próximos meses a controles para medir las emisiones de

distintos gases contaminantes, comparándolos con las emisiones de otros motores. A la espera de contar con los resultados definitivos, los preliminares indican que existe una reducción de entre el 20 y el 25% en los costes de consumo de combustible y del 20% respecto a las emisiones, tanto de gases contaminantes como de partículas en suspensión, en comparación con el uso de motores diesel, anunció ayer el director general del Puerto de Barcelona, José Alberto Carbonell, en la presentación oficial del proyecto.

Sixte Cambra, presidente del Puerto de Barcelona, subrayó durante su intervención en dicho acto que el proyecto RePort for-

**A la espera de contar con los resultados definitivos del proyecto RePort, ayer se avanzó que los estudios preliminares indican la existencia de una reducción de entre el 20 y el 25% en los costes de consumo de combustible y del 20% respecto a las emisiones, tanto de gases contaminantes como de partículas en suspensión, en comparación con el uso de motores diesel**

ma parte del Plan de Mejora de la Calidad del Aire puesto en marcha por el Puerto de Barcelona en el año 2016 y recordó que el enclave "crece, pero lo queremos hacer de forma sostenible con el entorno". El RePort también está incluido en la Comunidad Ris3cat Mobilitat Eco, coordinada por Ficoso y cofinanciada por los Fondos Europeos de Desarrollo Regional (FEDER).

El presidente del puerto de la capital catalana remarcó en su discurso que el Plan de Mejora de la Calidad del Aire es "muy ambicioso y quiere profundizar en el uso del gas natural en todos los ámbitos del puerto".

El control de las emisiones de gases en los camiones corre a

cargo de IDIADA, mientras que el Barcelona Supercomputing Center se encarga de la modelización de la dispersión de las emisiones contaminantes de la actividad portuaria en los entornos tanto del puerto como de la ciudad de Barcelona.

Además, dentro del proyecto RePort se incluye también la instalación en cada camión de un sistema de seguimiento en tiempo real de la compañía Renewable Technical Consulting (RTC) para conocer el porcentaje de sustitución de gas, así como diversos parámetros del motor y de la ruta.

Gas Natural Fenosa es, por su parte, la encargada de diseñar la logística de suministro del gas natural a lo largo de las principales rutas que hacen los camiones con origen o destino en el Puerto de Barcelona para establecer los puntos donde será necesario instalar puntos de suministro de este combustible, así como el coste que ello conlleva. Por otro lado, la Escola Europea Intermodal Transport ha realizado un curso de conducción eficiente a los conductores de las 26 tractoras propulsadas por gas natural vehicular (GNV), formándolos, además, en materia de seguridad y manipulación de este combustible.