

CONCURSO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO COMERCIAL DE BUS NÀUTIC EN EL PUERTO DE BARCELONA. Ref. Servicio de Contratación: 2023-00059

Respuesta a la segunda tanda de solicitud de aclaraciones en relación con el referido concurso, que al amparo de la Base Tercera del Pliego han realizado los licitadores. Se transcribe en primer lugar la consulta realizada (en negrita) y seguidamente la respuesta.

1.- CONSULTA:

En respuesta publicada el 30 de octubre, y a los efectos de este concurso, consta que esta Autoridad Portuaria no considera la electricidad generada con biogás como sistema de propulsión cero emisiones. Esta interpretación, no obstante, es contraria a la legislación europea y nacional ya que:

1. El artículo 2 de la Directiva (UE) 2018/2001 define como “energía procedente de Fuentes renovables” o “energía renovable”: la energía procedente de Fuentes renovables no fósiles, es decir, energía eólica, energía solar (solar térmica y solar fotovoltaica) y energía geotérmica, energía ambiente, energía mareomotriz, y otros tipos de energía oceánica, energía hidráulica y energía procedente de biomasa, gases de vertedero, gases de plantas de depuración y biogás.
2. El artículo 12 de la Ley 7/2021 de Cambio Climático establece:

Artículo 12. Fomento y objetivos de los gases renovables.

1. El Gobierno fomentará, mediante la aprobación de planes específicos, la penetración de los gases renovables, incluyendo el biogás, el biometano, el hidrógeno y otros combustibles en cuya fabricación se hayan usado exclusivamente materias primas y energía de origen renovable o permitan la reutilización de residuos orgánicos o subproductos de origen animal o vegetal.

2. Para el cumplimiento de los objetivos establecidos en los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima, los planes de fomento referidos en el apartado anterior podrán prever, entre otras, las siguientes medidas:

a) Objetivos anuales de penetración de los gases renovables en la venta o consumo de gas natural, con indicación de los tipos de producto con los que se deberá cumplir la obligación, así como de los sujetos obligados.

b) Un sistema de certificación que permita la supervisión y control de las obligaciones así como mecanismos de flexibilidad que favorezcan la máxima eficiencia en el logro de los objetivos.

c) Regulaciones que favorezcan el uso industrial directo de los gases o su empleo para soluciones de movilidad, así como la inyección de dichos gases renovables en la red de gas natural.

3. El Consejo de Ministros aprobó, en sesión de 22 de marzo de 2022, la “Hoja de Ruta del Biogás”, dando así cumplimiento a lo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC), que destina su medida 1.8 al fomento de los gases renovables.



4. El artículo 19 del Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa, así como el sistema de garantías de origen de los gases renovables, establece la creación de un sistema de garantías de origen aplicable a los gases renovables con el objeto de poder demostrar ante los consumidores finales que una cantidad determinada de energía se ha obtenido a partir de dichas fuentes.

5. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico aprobó la Orden TED/1026/2022, de 28 de octubre, por la que se aprueba el procedimiento de gestión del sistema de garantías de origen del gas procedente de fuentes renovables, cuyo objeto es aprobar el Procedimiento de gestión del sistema de garantías de origen del gas procedente de fuentes renovables previsto en el Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo, a los efectos de otorgar seguridad jurídica a los sujetos que deseen participar en el sistema de garantías de origen del gas procedente de fuentes renovables, satisfaciendo los principios generales de transparencia, objetividad, eficiencia en la gestión y no discriminación.

Pregunta:

Teniendo en cuenta la normativa anteriormente citada resulta evidente que el biogás debe ser considerado una fuente de energía renovable. ¿Por qué considera la APB que esta normativa no le es de aplicación?

Respuesta:

El biogás, y sobre todo en su forma purificada, el biometano, se considera un combustible renovable, siempre que se proporcionen las garantías de origen que certifiquen el origen renovable de este combustible. No se contempla la posibilidad de usar directamente biogás, sin purificar a biometano, para la generación de electricidad dado que este biogás no se podría inyectar en el sistema gasista ya que no cumpliría con las especificaciones del sistema gasista (PD-01 de "Medición, Calidad y Odorización de Gas" de las Normas de Gestión Técnica del Sistema, según la Resolución de 8 de octubre de 2018, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se modifican las normas de gestión técnica del sistema NGTS-06, NGTS-07 y los protocolos de detalle PD-01 y PD-02) y, por tanto, no sería posible su suministro, mediante cisternas, desde las plantas del sistema gasista para alimentar a este generador.

Debido a lo expuesto, se rectifican las respuestas a las preguntas planteadas con anterioridad sobre el biogás, y, por consiguiente, sí se puede considerar la electricidad generada con biogás como un sistema de propulsión cero emisiones y sí es posible cargar las baterías con energía procedente de generadores que hagan servir el biogás como combustible.

Dicha respuesta en la que se afirmó "No se considera" vino determinada por las siguientes consideraciones:

- 1) Si el generador de bioGNL se encontrase a bordo:
 - a) Las operativas de bunkering de GNL/bioGNL no se permiten en zona pública, según la regulación provisional de suministro de GNL/bioGNL en el puerto de Barcelona. El suministro de GNL/bioGNL en la zona de Drassanes está prohibido. La zona del muelle de Llevant se encuentra en zona pública, con presencia habitual y numerosa de público en general, por lo que no se puede garantizar la distancia de seguridad mínima para realizar la operación de bunkering con cisterna de forma segura ni que el radio del riesgo



individual para el público general de 10^{-6} no afecte a zonas con presencia de público general. Las operaciones de bunkering ship to ship, para un embarcación de medidas reducidas como que la se plantea y con un depósito de bioGNL que se estima de pequeñas dimensiones, tampoco serían viables, con los medios marítimos de suministro disponibles, y además las distancias de seguridad y de riesgo individual afectarían igualmente a zona pública.



Figura 1: Mapa de zonas de suministro de GNL/bioGNL de la regulación de suministro de GNL provisional. En Rojo zonas prohibidas. En amarillo, zona pública (con prohibición de suministro fuera de zonas valladas).

- b) Las operaciones de suministro de BioGNL podrían realizarse en zona comercial, en zona restringida y manteniendo las distancias de seguridad, pero esta operativa de bunkering complicaría la operativa del Bus Nàutic (y la del muelle o terminal donde se realizaría la operación) y dependería de la disponibilidad de un atraque en un muelle no destinado a la operativa de este buque. En ocasiones no se podría garantizar la disponibilidad de atraque en zona comercial, y por lo tanto, la posibilidad de realizar la operación de bunkering y la posterior operación del buque por falta de combustible.
 - c) Según algunos estudios realizados por el puerto de Barcelona, en el diseño de una embarcación de dimensiones reducidas como las que nos aplica, es complicado ubicar un depósito de bioGNL, sin perder gran parte del espacio destinado a pasaje. La embarcación debería cumplir con el código IGF; la tripulación debería tener la formación para la manipulación de GNL/BioGNL básica o avanzada, para el capitán y oficiales, según el código STCW, y demás normativa marítima de aplicación.
- 2) Si el generador se encuentra en tierra:
- a) Igualmente, según lo comentado en el apartado anterior, el posible generador de BioGNL debería ubicarse en una zona pública con una alta afluencia de público general con lo que no se podría garantizar una distancia de seguridad adecuada, las distancias al tanque fijadas por la normativa de plantas satélite (Norma UNE 60210:2018) ni que el riesgo individual para el público general de 10^{-6} se mantuviera fuera de los límites donde se encuentra el público general, tanto por la presencia de un tanque de bioGNL como durante las operaciones de relleno de este tanque mediante una cisterna.
 - b) Si el generador de bioGNL y su tanque se ubicaran en un punto del puerto comercial, además de las complicaciones operativas de traslado del buque hasta el punto de recarga alimentado por el generador, el operador debería concesionar el espacio que





ocupara la infraestructura de recarga, incluyendo las zonas de seguridad y distancias al tanque fijadas por la normativa de plantas satélite.

- c) Se descarta la posibilidad de conexión de un generador a la red general de gas, si estuviera disponible, dado que seguiría existiendo la limitación por presencia de público general.

2.- CONSULTA:

Nos han notificado que a pocos metros de la estación de bus nautico de levant se ha instalado una estación de embarque/desembarque que indica " Golondrinas al Rompe Olas".

Pregunta:

Se trata de un servicio que va a entrar en competición con el del bus náutico durante la duración de la concesión?

Respuesta:

No se ha instalado ninguna estación de embarque y desembarque a pocos metros de la Estación del Bus Nàutic del Moll de Llevant.

Únicamente, hay un nuevo espacio público que se denomina Plaza de las Golondrinas con un letrero conmemorativo.

Barcelona, a la fecha de la firma digital

Fdo: José Alberto Carbonell

Director General

Fdo.: Josep Lluís Salvadó Tenesa

Presidente

