

9/12/2019

Moss-Horten

Ferry norueguês eletrificado com baterias de carga ultrarrápida da Siemens

O *ferry* Moss-Horten, destinado à maior rota marítima da Noruega, passará a operar com recurso a energia elétrica a partir de 2021, graças às novas baterias desenvolvidas pela Siemens. A embarcação será equipada com a *“bateria mais potente do mundo jamais desenvolvida para uma operação totalmente elétrica”* e com o *“maior conjunto de baterias alguma vez fornecido para um ferry norueguês com esta dimensão”*, detalha a Siemens. Refrigeradas a água, as baterias destacam-se ainda pelas potências de carga, ajudando a reduzir tanto o custo das baterias, como as emissões de CO₂.

O Moss-Horten transporta, anualmente, 1,8 milhões de veículos e 3,7 milhões de passageiros através do fiorde de Oslo. O projeto da Siemens inclui um sistema de armazenamento de energia com baterias de 4,3 MW e um sistema de gestão de energia. Ambos os sistemas funcionarão a bordo do novo *ferry* a partir de janeiro de 2021. A Siemens fornecerá ainda a infraestrutura de carga que permitirá fazer um carregamento ultrarrápido enquanto o *ferry* estiver atracado, requerendo uma ligação ao cais em alta tensão e uma potência até 7,2 MW.

Numa primeira fase, o Moss-Horten funcionará cerca de 65% do tempo com energia elétrica, uma vez que, de momento, apenas existem instalações de carregamento num dos lados do percurso, na cidade de Horten. Assim que as instalações de carregamento em Moss ficarem concluídas, a embarcação passará a operar 100% a energia elétrica.

Ketil Aagesen, responsável de vendas da Siemens Offshore & Marine Center, considera que *“se a transição verde é para ser implementada globalmente, então as autoridades de outros países devem olhar para a Noruega e confirmar o quão rentável pode ser a conversão de ferries para tecnologias de emissões baixas ou zero”*.

Já António Carvalho, responsável pela área Marine Solutions da Siemens Portugal, refere que *“estas soluções de eletrificação são igualmente adaptáveis para os ferries em Portugal, nomeadamente os que operam no rio Tejo, nas ligações a Setúbal e Tróia, assim como nas ilhas da Madeira e nos Açores”*.

Significativa redução de emissões de CO₂

Comparada com um *ferry* convencional, a versão elétrica vai economizar o equivalente às emissões de CO₂ produzidas por 3.400 viaturas. Os cálculos foram feitos pela Enova e pelo

Bastø Fosen e baseados numa média anual de 12.140 quilómetros percorridos (dados do Instituto de Estatísticas da Noruega) e uma média de emissões de gases com efeito de estufa de 94 gramas por quilómetro percorrido, por automóveis a gasolina vendidos em 2018.

Adicionalmente, levantamentos feitos pela Siemens, indicam que existem cerca de 2.300 *ferries* em todo o mundo, dos quais 1.300 têm mais de 25 anos. Assumindo que tanto o padrão operacional, como o tamanho destes *ferries* são similares aos *ferries* noruegueses, a conversão destas embarcações em energia elétrica eliminaria a utilização de 1,3 milhões de toneladas de gásóleo, reduzindo as emissões de CO₂ em quase quatro milhões de toneladas métricas.

Além disso, um estudo de 2015, elaborado pela Bellona e pela Siemens, concluiu que seria lucrativo converter 70% dos *ferries* da Noruega em elétricos ou híbridos. Por si só, a transição dos *ferries* noruegueses para funcionamento elétrico ou híbrido reduziria as emissões de CO₂ em 300 mil toneladas métricas, o equivalente aproximadamente 9% das emissões totais produzidas pelo transporte marítimo doméstico.

Por: Pedro Venâncio

Fonte: