

El barco más grande del mundo

El navío de 400 metros de largo podrá transportar 18.000 contenedores, el 18% más que sus predecesores, y será mucho más eficiente gracias a sus motores y sistema de reaprovechamiento de energía

Patricia Luna Londres

No sólo el barco más grande del mundo, sino también el más eficiente. Así es como se presenta el *Triple E*, un buque que rompe los esquemas y establece nuevas dimensiones límite para los navíos: 400 metros de largo, 59 de ancho y 73 de alto son las medidas gigantescas de este nuevo animal de agua.

Para que se hagan una idea: sería como un bloque de 20 pisos de 400 metros de largo capaz de almacenar 18.000 contenedores y transportar en el mismo viaje 860 millones de plátanos. Si todavía les cuesta, una imagen más: el emblemático Empire State Building de largo ocupando una carretera de ocho carriles de ancho.

50% de emisiones si lo comparamos con la media de los barcos que se utilizan en el comercio marítimo en esta ruta.

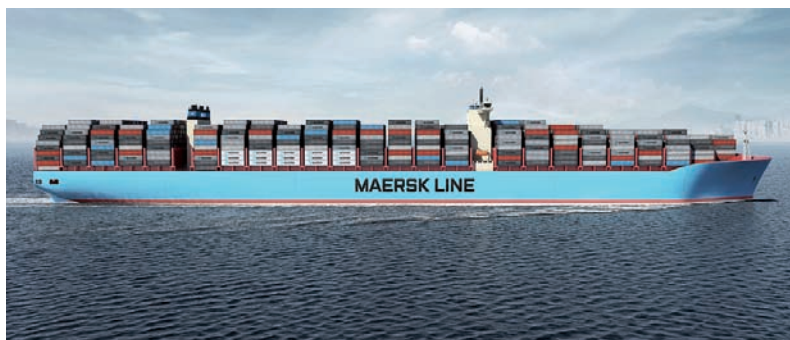
Normalmente, los buques que se encargan del transporte entre Europa y Asia tienen la mitad del tamaño que el *Triple E*. De hecho, sus dimensiones son tan grandes que sólo puede atracar en siete puertos del mundo: Rotterdam (Holanda), Bremerhaven (Alemania) y Felixstowe (Reino Unido) en Europa, y Port Said (Egipto), Shanghai, Hong Kong y Malasia.

El gran barco cuenta con un motor mucho más eficiente y un sistema de recuperación de calor perdido que le permite reutilizar el gas caliente del tubo de salida como fuente de energía.

nudos (unos 35 kilómetros) para derrochar menos combustible. Esta menor velocidad añadirá dos días al trayecto, que se llevará a cabo en un total de 20, pero compensa al reducir sus emisiones.

Lo que prueba, sin embargo, que el *Triple E* es un barco del futuro es que está construido con la palabra reciclaje en mente. La embarcación se entregará con un manual de instrucciones en el que se incluirá una lista que detalla cómo pueden desmontarse y reciclarse cada una de sus partes una vez que haya terminado su vida útil.

De ahí que las tres E equivalgan a eficiencia energética, mejora medioambiental (*environmental* en inglés) y economía de escala.



Imágenes del futuro navío *Triple E* elaboradas por ordenador. Fotos: Maersk.

Sus contenidos podrían llenar una pista de hockey, un campo de fútbol americano o una pista de baloncesto.

El *Triple E* será un poco más largo y ancho que el actual mayor barco del mundo, pero esta diferencia le permitirá transportar hasta el 20% más de contenedores que sus predecesores, reduciendo en un 26% el coste del transporte por contenedor y, también, el consumo de energía.

La empresa danesa Maersk ha encargado la construcción de 10 de estos barcos, al módico precio de 137 millones de euros cada uno, con opción a comprar otros 20 más en el futuro con objeto de cubrir la ruta que une el comercio entre Europa y Asia, especialmente el intercambio de mercancías con China. Pero también teniendo en cuenta su huella ecológica: transportar cada contenedor en él se saldará con el

Sus motores gemelos están diseñados para avanzar más despacio y se utilizará tan sólo la mitad de combustible (100 en lugar de 200 toneladas al día).

La industria marítima, que tradicionalmente no ha logrado reducir sus emisiones y ser percibida como verde da un giro hacia el color de moda avanzando despacio en lugar de deprisa: Maersk ha rebajado la velocidad de sus cruceros de los 26 a 19

LA EMPRESA DANESA
MAERSK HA ENCARGADO
10 DE ESTOS BARCOS, AL
PRECIO DE 137 MILLONES
DE EUROS CADA UNO

“El comercio internacional continuará teniendo un papel muy importante en el desarrollo de la economía global, pero, por la salud del planeta, debemos continuar reduciendo las emisiones de CO₂”, afirma Eivind Kolding, director ejecutivo de Maersk.

Una estrategia acorde a los tiempos, pero también atenta y marcada por los deseos de la demanda.

“No se trata sólo de una prioridad para nosotros, sino también para nuestros clientes, que dependen de nosotros como parte de la cadena de suministro. Cada vez hay más consumidores que toman sus decisiones de compra en función de este tipo de información”, explica Kolding.

Se cree que el transporte de mercancías por océano es responsable de entre el 3% y el 4% de las emisiones globales.