



Actas de la Reunión ¹
Martes, 22 de Noviembre de 2022
12:00 p.m. - 1:00 p.m.

La primera reunión del Grupo de Trabajo de Usos se celebró el 22 de Noviembre de 2022. Todos los participantes se unieron a través de conferencia telefónica de TEAMS.

Miembros del Grupo de Trabajo Presentes:

Digaunto Chatterjee (Eversource), Shannon Laun (Conservation Law Foundation), Joel Rinebold (CCAT)

Otros Presentes:

Jordan Ahern (Strategen), Enrique Bosch (Avangrid), Ben Butterworth (Acadia Center), Sarah Harari (CT Green Bank), Nina Hebel (Strategen), Andrea Lubawy (Toyota), Callyn Priebe, Lidia Ruppert (DEEP), Collin Smith (Strategen), Becca Trietch (DEEP)

1. Llamado a Orden

- Collin Smith, consultor senior de Strategen que proporciona apoyo técnico al Grupo de Trabajo de Infraestructura, convocó la reunión a las 12:03 p.m.

2. Bienvenida y Presentaciones

- El Sr. Smith proporcionó una visión general de la agenda de la reunión, incluidas las presentaciones de los asistentes. Cada participante presentó su nombre y organización. Después de esto, el Sr. Smith discutió el calendario de la reunión del grupo de trabajo para los próximos meses.

3. Revisión de los Horarios de los Grupos de Trabajo

- El Sr. Smith revisó el calendario de las próximas reuniones del grupo de trabajo hasta diciembre.

4. Revisar la Evaluación Actualizada del Uso Final del Hidrógeno

- El Sr. Smith revisó los cubos de priorización, como se presentó en grupos de trabajo anteriores.
- El Sr. Smith señaló que, de acuerdo con las reuniones anteriores del grupo de trabajo, los usos finales se identificaron en función de la importancia de la presentación a la legislatura.
- El Sr. Smith presentó los casos de uso de mayor prioridad para una investigación adicional.

¹ Para acceder a la grabación de la reunión - <https://www.ctgreenbank.com/hydrogentaskforce/hydrogen-uses/>

- El Sr. Smith señaló que estos son usos finales que probablemente usen hidrógeno y serían oportunidades de escala para impulsar beneficios sociales significativos.
 - Los usos de mayor prioridad incluyeron la aviación, el transporte marítimo, las instalaciones críticas, el manejo de materiales, el transporte por carretera de larga distancia, la generación de energía y los procesos industriales de alto calor.
- Digaunto Chatterjee preguntó, con respecto al transporte marítimo, si los casos de uso regionales e internacionales deben separarse entre sí.
 - El Sr. Smith respondió que el envío regional e internacional podría dividirse en usos finales separados. Señaló que un barco propulsado por hidrógeno también necesitaría infraestructura de apoyo en su punto de destino. Citó el corredor marítimo verde entre Shanghái y el puerto de Los Ángeles.
 - a. El Sr. Chatterjee señaló que el transporte por carretera de larga distancia requiere una amplitud de coordinación mucho mayor, donde el envío requeriría solo un socio como con el corredor de Los Ángeles a Shanghái que el Sr. Smith mencionó.
 - Joel Rinebold señaló que ha habido conversaciones con la industria naviera para coordinar algo como lo que se está desarrollando en California. El Sr. Rinebold señaló el rechazo de los puertos de Connecticut en respuesta a las regulaciones de emisiones, ya que Connecticut no tiene suficiente poder de mercado para imponer su voluntad a los transportistas.
- Andrea Lubawy señaló que Toyota está considerando cómo y dónde expandir tanto las aplicaciones ligeras como las pesadas y está entreteniéndolo un sistema de extracción, por lo que si los clientes están interesados en la adopción, se les anima a ponerse en contacto a través del Sr. Rinebold o la Sra. Lubawy. No puede garantizar que Toyota se expanda a Connecticut a continuación, pero mencionó que actualmente están en el proceso de decidir dónde expandirse a continuación.
- El Sr. Rinebold sugirió que la aviación no se señalara como un uso, sino más bien como un área de investigación y desarrollo para los fabricantes locales. Añadió a esto, citando a Sikorsky como un posible fabricante de flotas de aviones propulsados por hidrógeno en Connecticut, pero no específicamente para su uso dentro del estado.
 - El Sr. Smith señaló que los aviones propulsados por hidrógeno no son la única consideración en el uso final de la aviación. El combustible de aviación sostenible (SAF) se crea mediante la síntesis de hidrógeno y se considera un uso potencial.
- El Sr. Smith presentó casos de uso de alta prioridad para una investigación adicional.
 - De estos usos finales, los autobuses de larga distancia, los transbordadores, el tren de carga y los vehículos de flota se identificaron como usos finales a menor escala con fuertes casos financieros de hidrógeno debido a los parámetros de operación.
 - La mezcla de hidrógeno en gasoductos de gas natural para clientes no básicos, como generadores de energía y usuarios de calor industrial, podría ser una opción de descarbonización económica, pero se necesitan demostraciones técnicas.

- Shannon Laun preguntó qué autobuses se consideran de larga distancia y qué flotas se están considerando.
 - El Sr. Smith respondió que los autobuses de larga distancia se refieren a los autobuses que viajan por rutas interestatales, citando de Boston a Nueva York como ejemplo. Añadió que los vehículos específicos de la flota incluyen cruceros de la policía y ambulancias.
 - Sarah Harari preguntó si estas aplicaciones se mencionan como difíciles de electrificar debido a la logística operativa.
 - El Sr. Smith confirmó que este es un elemento principal de esta categoría.
- El Sr. Smith presentó el conjunto final de usos finales, categorizados como otras aplicaciones valiosas.
 - Tales usos finales incluyeron aquellos en los que el hidrógeno tiene valor como herramienta de descarbonización, pero en los que la economía no apoya claramente el hidrógeno actualmente. Estas aplicaciones deben ser mantenidas a la vista por los responsables políticos, pero no priorizadas a menos que el análisis a nivel de sistemas determine que el hidrógeno es la opción de menor costo.
 - Tales casos de uso incluían mezcla de hidrógeno para clientes comerciales y residenciales, autobuses de cercanías, camiones de servicio pesado con rangos de conducción más bajos, vehículos ligeros privados y procesos industriales de bajo calor.
 - La Sra. Laun expresó su preocupación por el encuadre de la diapositiva y creía que referirse a estas solicitudes como valiosas podría ser engañoso para los legisladores y los responsables políticos. Ben Butterworth tomó nota de su acuerdo.
- Lidia Ruppert señaló que queda una posibilidad para otras aplicaciones potenciales. Además, citando la velocidad del repostaje de hidrógeno sobre la carga de la batería, la Sra. Ruppert mencionó que los autobuses de cercanías deberían estar en la segunda categoría, y que los camiones de servicio pesado que viajan distancias más cortas deben colocarse en la misma categoría que las aplicaciones de mayor distancia.
- El Sr. Rinebold estuvo de acuerdo con la Sra. Rupert con respecto a las convenciones de nomenclatura y la categorización de los autobuses de cercanías.
- El Sr. Rinebold señaló que el exceso de energía se puede reducir o utilizar para producir hidrógeno, y que el hidrógeno se puede introducir en el sistema y mezclar en porcentajes bajos. El Sr. Rinebold continuó mencionando que a bajos niveles de mezcla, se puede utilizar la infraestructura existente, que está alineada con la legislación que intenta evitar varado la inversión en infraestructura existente.
- El Sr. Chatterjee expresó su apoyo al análisis del grado de financiación estatal, además de la financiación federal existente que se requeriría para impulsar la adopción de autobuses comerciales. Además, el Sr. Chatterjee alentó el análisis de la combinación de limitaciones como parte de los Grupos de Trabajo de Infraestructura. Suponiendo que el suministro no sea una restricción, el Sr. Chatterjee alentó las estimaciones sobre las demandas de los oleoductos.
- Enrique Bosch expresó su apoyo a que los autobuses de cercanías se consideren una prioridad más alta, debido a la facilidad de duplicación en numerosos lugares y a la inversión relativamente pequeña requerida. El Sr.

Bosch también expresó su acuerdo con los comentarios del Sr. Chatterjee sobre la mezcla de hidrógeno.

- El Sr. Smith señaló la escasez de tiempo y reconoció la oportunidad de enviar comentarios por escrito.
- El Sr. Smith presentó información sobre una inmersión profunda en la mezcla de hidrógeno.
 - El Sr. Butterworth señaló que los segmentos de clientes que reciben el hidrógeno son la agrupación de priorización de distinción crítica. Añadió que la mezcla in situ es una aplicación diferente a la mezcla en todo el estado, y cuando se considera a los clientes no básicos, debe haber una distinción entre estas aplicaciones.
- El Sr. Smith presentó una evaluación preliminar de la demanda de hidrógeno que muestra la demanda estimada de hidrógeno para seis de los usos finales más prioritarios en 2030, 2040 y 2050.
 - El Sr. Smith señaló que se prevé que la demanda se mantenga relativamente baja en 2030, pero tiene el potencial de aumentar rápidamente en 2040 y 2050, particularmente para los camiones de larga distancia y la generación de energía.
 - El Sr. Rinebold solicitó citas para el análisis de la demanda.
 - El Sr. Smith presentó las metodologías de evaluación de la demanda y las referencias que las acompañan.

5. Fin de la Reunión

- El Sr. Smith terminó la reunión a la 1:02 p.m.