



## La batalla de las nuevas energías para liderar la descarbonización se recrudecerá en el futuro

La descarbonización de la movilidad es una de las principales inquietudes del sector del transporte. Tanto a nivel internacional como nacional, cada vez florecen más proyectos para el desarrollo de nuevas tecnologías con diferentes tipos de combustibles, en una carrera contrarreloj para determinar cuál será la que predominará en el mercado. Existe entre las empresas una disputa sobre esta cuestión, en función de los intereses de cada uno. No obstante, suelen reclamar todas ellas una mayor “neutralidad tecnológica” en la movilidad.

El director de Movilidad Sostenible de Seat, Ramón Calderón, ha apuntado en una jornada promovida por Enagás y Gasnam que el fabricante automovilístico «está apostando por la diversidad tecnológica, pues los modos de propulsión se van a tener que adaptar a las necesidades de cada cliente». En este sentido, Calderón ha destacado la apuesta de la compañía por el gas, especialmente el biometano,

como “acelerador de la descarbonización”. Los ponentes de la jornada han compartido la convicción de que el gas es una “tecnología de presente”, es decir, disponible a corto plazo, para la transición energética. Por su parte, el consejero delegado de Enagás, Marcelino Oreja, ha asegurado que “sustituir el carbón y el diésel por gas es una solución a efecto inmediato de reducción de emisiones, no de cara a 2030”.

Uno de los grandes problemas de la electrificación para el transporte profesional, ha recordado Ramón Calderón, es “su elevado coste económico, así como la falta de infraestructuras de recarga y de tecnología disponible”. Gas2Move es un ejemplo de compañía que ha decidido apostar por una flota alimentada a base de gas natural comprimido. El director general y cofundador de la compañía, Javier Ballesteros, ha explicado que, para el reparto en última milla, “es la única tecnología viable y asequible que pueda cubrir toda la demanda de los clientes”. En todo caso, como se concluía recientemente en otra jornada de reflexión sobre movilidad sostenible, la fórmula del éxito, según las empresas energéticas, es ofrecer al mercado diferentes soluciones de combustibles para cada tipo de necesidad.

Por su parte, Acciona ha apostado por el gas renovable verde producido en fuentes eólicas, fotovoltaicas o renovables. Actualmente, la empresa desarrolla un proyecto de I+D en Islas Baleares junto con Enagás y Cemex para abastecer a vehículos de movilidad sostenible a través de una planta de hidrógeno ubicada en Mallorca. “Es una apuesta arriesgada que tratamos desde la perspectiva de innovación”, ha aclarado la directora de Innovación de Acciona Energía, Belén Linares. El presidente y director general de Toyota España, Miguel Carsi, ha apuntado en la misma dirección: “No debemos llegar tarde como ha pasado con los coches eléctricos, sino que debemos trabajar en proyectos de hidrógeno para no quedarnos atrás”. Toyota también se ha lanzado a promover proyectos de hidrógeno con la iniciativa Mirai, un vehículo 100% eléctrico que obtiene su energía a través de una pila de combustible de hidrógeno.

“Necesitamos más pruebas piloto para que el sector del transporte y la opinión pública vea con sus propios ojos que estas tecnologías funcionan”, ha sostenido de igual forma el director de Desarrollo de Negocio de Alstom España, Jaime Borrell. Por ejemplo, en el ferrocarril los plazos de renovación de flotas son más largos que en el sector de la automoción. Esto provoca que, si no se lanzan ya trenes con energías limpias, “tardaremos mucho más en descarbonizar el sector, puesto los trenes que se adquieran hoy tendrán que durar hasta 2050”, ha puntualizado. Por ejemplo, Alemania ha iniciado un proyecto de hidrógeno ferroviario con muy buenos resultados, ha destacado el representante de Alstom España, “y eso hace que otros países ya se estén interesando por este proyecto piloto”. En su opinión, debemos desarrollar “una visión de país, una estrategia nacional que acompañe dicha visión y lanzarnos a realizar proyectos para definir la movilidad del futuro”.

Además, los fabricantes de automóviles y empresas del sector industrial han demandado una mayor coordinación gubernamental para poder desarrollar un plan de descarbonización en España. Los ponentes han acordado que sería necesario que la Administración promoviese un marco regulatorio “incentivador y flexible” para las nuevas energías con un plan estratégico definido que genere un valor añadido en cuanto a creación de empleo, una menor dependencia energética y beneficios económicos.