



# El hidrógeno gana enteros como la solución de futuro para el transporte pesado

Los inconvenientes actuales que rodean al hidrógeno hacen inviable su desarrollo en el corto plazo, no obstante, este combustible se posiciona cada vez más como la solución estrella para lograr un modelo energético sostenible de cara a la próxima década. Los obstáculos asociados a su coste y producción aún generan cierta incertidumbre entre los fabricantes de vehículos, pero existe un consenso que va a más en el seno de los grandes fabricantes.

La celebración del VIII edición del congreso Green Gas Mobility organizado por Gasnam ha convocado algunos de los actores clave del transporte y la movilidad sostenible en España para debatir cuál será la policía industrial postpandemia y los retos de la descarbonización. En este sentido, los participantes se han mostrado partidarios del hidrógeno como la alternativa de futuro más adecuada y viable para el sector del transporte pesado -aunque no solo-, una solución que se

verá propulsada en los próximos años en las plantas productivas españolas.

La ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, ha hecho hincapié sobre la necesidad de apostar por las nuevas tecnologías y se ha referido al gas natural como “una opción de presente capaz de hacer una transformación progresiva hacia el gas renovable”. Actualmente, su ministerio se encarga de evaluar las 18 solicitudes recibidas para proyectos CDTI (Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial) para el fomento de este combustible, así como el impulso del hidrógeno verde a través de otras iniciativas europeas, con el objetivo de colaborar en la descarbonización del transporte.

El director de Fabricación en Iveco para Vehículos Comerciales y Especiales, Ángel Rodríguez, ha recordado que “no existe una solución única para alcanzar el objetivo final del transporte de cero emisiones, que se logrará con la cohabitación de diferentes tecnologías, de acuerdo con las distintas misiones y aplicaciones que cada cliente necesite”. Asimismo, el presidente de Iveco, Thomas Hilse, ha opinado que “el gas natural es el punto de partida en el camino hacia las emisiones cero, mientras que el GNL es un puente hacia una tecnología que jugará un papel clave, el hidrógeno”. El máximo responsable de este fabricante prevé, en un primer momento, se utilice “hidrógeno azul producido a partir de metano, luego pasaremos al hidrógeno verde de fuentes renovables”.

Actualmente, el hidrógeno gris es el más utilizado, aunque su generación requiere el uso de combustibles fósiles. Como alternativa, el hidrógeno azul o bajo en carbono se ofrece como una solución que emite menos carbono, aunque aún requiere del uso de combustibles. La opción más ecológica es el hidrógeno verde, producido a partir de energías renovables, una alternativa 100% sostenible que, sin embargo, es la menos común del mercado. Así, en su apuesta por este combustible, Iveco presentó semanas atrás su nuevo camión de hidrógeno enfocado al mercado europeo en colaboración con Nikola Motors, el ‘Nikola Tre’ propulsado con pilas de combustible. También otro gigante de la industria como Daimler Trucks hizo pública su apuesta en este ámbito hace apenas unos días.

“Tenemos que aumentar la competitividad española y modernizar el tejido productivo tanto en hidrógeno como en otros combustibles, como ya lo hacemos con la electrificación”, ha apuntado por su parte el vicepresidente ejecutivo de Compras en Seat, Alfonso Sancha. Para contribuir a fortalecer la industria en este país, será necesario “acortar las cadenas logísticas y atraer a nuevos componentes y tecnologías hacia España”, ha valorado Sancha. De ahí, la hoja de ruta de Seat para los próximos años se centrará en el gas natural a corto plazo, en impulsar el desarrollo del biogás y en tener la vista puesta en la investigación futura del hidrógeno para el transporte pesado, “que creemos que será mayoritario de cara a los próximos 10 o 15 años”, ha afirmado Sancha.

Un problema añadido del hidrógeno es, más allá de la dificultad que conlleva su producción, su reciclaje, entre otros. “Una combinación activa del gas natural con otras energías dará paso a las nuevas energías de futuro”, ha señalado por su parte el responsable I+D+i de Primafrío, Adrián Valverde. Esta tecnología se posiciona como líder, sin embargo, “aún le falta desarrollar una infraestructura eficiente, su generación sostenible y su reciclaje”, ha puntualizado Valverde, pues “no tendría sentido utilizar una fuente de generación limpia cuyo deshecho vaya ser más contaminante que un combustible fósil”.

También han tomado la palabra diversos directivos provenientes del sector pesado no electrificable, como la aviación, el ferrocarril o el shipping. Según el director gerente de Norsk e-Fuel, Karl Hauptmeier, “la aplicación de los combustibles alternativos serán limitados”. Por ello, la combinación de hidrógeno con otro tipo de soluciones como el amoníaco deberán ser evaluados en la próxima década. Asimismo, el director general de Continental Rail, Juan Marzo, ha asegurado que “cualquier mejora de competitividad en el sector ferroviario será bienvenida”.