

ANFAC y GASNAM abogan por una red mínima de 150 hidrogeneras en 2025



- La evolución tecnológica que va a producirse en los próximos años, hace prioritario el despliegue de una red mínima de hidrogeneras con capilaridad a lo largo de todo el territorio nacional.
- El despliegue deberá comenzar con 71 puntos de recarga en municipios de más de 100.000 habitantes y 79 en los principales corredores.

Madrid, 30 de junio de 2021. La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) y la Asociación de transporte sostenible que integra la cadena de valor del gas y el hidrógeno (Gasnam) piden adelantar el objetivo de una red mínima de 150 hidrogeneras en España de 2030 a 2025. Las asociaciones consideran que la oferta comercial va a crecer sustancialmente en los próximos años, especialmente en los segmentos de vehículo comercial ligero y pesado de larga distancia y que, para apuntalar este despliegue, es imprescindible contar con una red de repostaje mínima en 2025. Por ello, proponen adelantar **el objetivo de tener 150 hidrogeneras** que establece la Hoja de Ruta H2 Renovable del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, **de 2030 a 2025**. Propuesta que ya ha sido presentada al Gobierno para su valoración y consideración y ejemplo de la necesaria colaboración público-privada entre sector y administración.

El hidrógeno se ha configurado como un vector energético prioritario para cumplir el objetivo de neutralidad climática en el ámbito del transporte. Sin embargo, en la actualidad, presenta barreras de entrada importantes de accesibilidad, uso, regulatorias y tecnológicas, propias de una tecnología que todavía no alcanzado su grado de madurez. Las asociaciones asumen que el punto de partida español es más negativo que el de otros países europeos como Alemania o Francia, dado que **no contamos con ninguna hidrogenera de acceso público en la actualidad**. Este despliegue de la infraestructura de repostaje es, en opinión de las asociaciones, el primer paso ineludible para la existencia de vehículos de pila de combustible. Así, aunque hay oferta comercial de vehículos de hidrógeno desde 2015, el mercado en España es prácticamente inexistente.

Las asociaciones explican que este despliegue tiene que venir con un elevado **nivel de subvención (entre el 80% y el 100% del CAPEX)** por los altos costes de instalación de los puntos y la dificultad de amortización en un primer estadio de desarrollo. **Los costes de instalación de una estación** en función de su capacidad y de si cuentan con generación de hidrógeno renovable in situ **pueden oscilar entre 1 y 8 millones de euros, aunque la media de inversión se suele situar entre el 1,5 y los 3,5 millones de euros.** Inicialmente, estas inversiones, deberán ir ligadas a flotas de vehículos cautivas que garanticen un consumo mínimo y así, la viabilidad económica de las infraestructuras de generación y suministro asociadas, permitiendo además el uso por parte de flotas privadas.

Además, para la coordinación y seguimiento de los objetivos de despliegue del hidrógeno como vector energético para la movilidad, se propone un trabajo de colaboración público-privada con una gobernanza asociada.

PUNTO DE PARTIDA: RED MÍNIMA DE 150 HIDROGENERAS PARA 2025

Las asociaciones, en aras de impulsar la aplicación y mejor desarrollo de la Hoja de Ruta H2 Renovable, han realizado un análisis de los mínimos que pide el plan de cara a su dispersión territorial adecuada. **El punto de partida son 150 hidrogeneras, como establece la Hoja de Ruta, que deberían estar divididas en 71 puntos en capitales de provincia y municipios de más de 100.000 habitantes y 79 hidrogeneras en los principales corredores y rutas de mayor intensidad de tráfico diario,** que deberán ubicarse en los centros de transporte por carretera y los núcleos de mayor consumo de hidrógeno, como son refinerías e industrias. De este modo, se atiende también al objetivo de que haya una **distancia máxima entre hidrogeneras de 250 kilómetros y garantizar el abastecimiento del transporte pesado de larga distancia.**

Todas las hidrogeneras localizadas en núcleos urbanos, como las que se encuentran en los corredores de transporte, deberán dar suministro a 350 y a 700 bares con el objetivo de garantizar el abastecimiento de todos los segmentos de vehículos (turismos, vehículos industriales ligeros, autobuses y camiones) y optimizar el número de hidrogeneras necesario para garantizar el objetivo de la hoja de ruta de establecer una hidrogenera cada 250 kilómetros máximo.

FASES DE IMPLANTACIÓN DEL PLAN

Una vez establecidos los detalles de esta red mínima y sus ubicaciones óptimas, la propuesta de ANFAC y GASNAM establece unas fases de desarrollo para un despliegue ordenado, que se acompañe con la evolución del mercado de vehículos. Así, para **2021**, sería idealmente necesario tener **15 hidrogeneras de acceso público construidas en núcleos urbanos.** En **2022 y 2023**, a estas 15 se le sumarían **45 en urbano y 40 en corredores** de modo que alcancemos **2024 con los 100 puntos de recarga de hidrógeno.** A cierre de **2025**, tendría que alcanzarse el objetivo de **150 hidrogeneras en España**

En este sentido, **José López-Tafall, director general de ANFAC** aseguró que “la apuesta decidida para que España se convierta en un referente de la movilidad basada en hidrogeno cuenta con todo el apoyo del sector, y por eso es tan importante disponer de propuestas constructivas que ayuden a pasar del mundo de los objetivos al de las realidades. Disponer de una metodología y una propuesta concreta de despliegue de hidrogeneras, como la que presentan ANFAC y GASNAM, es un primer paso necesario, pues permitirá contrastar si vamos al ritmo necesario. Compartir como país un modelo y una gobernanza del despliegue ayudará que la oferta comercial de vehículos, que ya existe, se extienda, además de contribuir de manera intensa a nuestros objetivos de descarbonización del parque, especialmente para el transporte pesado y de larga distancia”.

Por su parte, **Eugenia Sillero, secretaria general de GASNAM**, afirmó que “para alcanzar los objetivos de la hoja de ruta del hidrógeno renovable son necesarias dos cosas: la primera planificar el despliegue de una red de hidrogeneras bien distribuidas y que garantice la cobertura nacional y la segunda dotar a este plan con los recursos económicos pertinentes. El hidrógeno es un vector energético necesario para alcanzar los objetivos climáticos del sector del transporte, pero sólo se desarrollará con un elevado nivel de subvención inicial que se irá reduciendo gradualmente a medida que aumente el número de vehículos de H2 y por tanto la demanda real de este combustible”.