

10 medidas para acelerar el despliegue de los vehículos de hidrógeno en España

- **ANFAC hace un llamamiento a una actuación conjunta y decidida de todo el ecosistema de la movilidad y la cooperación de los poderes públicos sobre las principales barreras tecnológicas, de accesibilidad, uso y regulatorias asociada a la introducción de los vehículos de hidrógeno.**
- **En la actualidad España no cuenta con ninguna estación de repostaje de hidrógeno de acceso público, siendo este un paso ineludible para el despliegue de infraestructura. La Hoja de Ruta del Hidrógeno presentada por el Gobierno de España plantea como objetivo tener entre 100 y 150 hidrogeneras en 2030**
- **ANFAC propone un conjunto completo de medidas que permita realmente la expansión de este tipo de tecnología renovable en el territorio español.**

Madrid, 25 de octubre de 2021.- La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) ha diseñado, dentro de sus esfuerzos por acelerar el despliegue de la descarbonización de la movilidad en España, [10 medidas para contribuir al impulso necesario de la infraestructura de repostaje de hidrógeno en nuestro país](#), clave para el desarrollo de la movilidad sostenible y para el cumplimiento de los objetivos de neutralidad climática, con los que la industria de automoción está 100% comprometida.

Los vehículos alimentados con hidrógeno renovable se perfilan como elementos clave para contribuir a la descarbonización en ramas de la movilidad en las que, de acuerdo con el actual estado de la técnica, resultaría muy difícil con otras tecnologías tales como los vehículos eléctricos de batería. Así, estos vehículos destacan por su gran autonomía, el bajo tiempo de repostaje y peso similar al de los vehículos equivalentes alimentados con combustibles convencionales.

Para la asociación, aunque el desarrollo de los vehículos de propulsión alternativa ha experimentado notables avances en España en los últimos diez años, en lo que respecta al vehículo de hidrógeno, aun siendo una tecnología que ha comenzado a introducirse en el mercado recientemente, España ya empieza a distanciarse sensiblemente de los países de nuestro entorno. En lo referente al mercado, en España puede considerarse inexistente, con tan solo 15 unidades matriculadas. Este dato nos aleja ya de los países con parque de vehículos de hidrógeno en Europa, siendo el total de 2.453 unidades a cierre de 2020.

En lo relativo a la infraestructura, España no cuenta con ninguna estación de repostaje de hidrógeno de acceso público frente a otros países como Alemania o Francia que comienzan a avanzar rápidamente en el desarrollo de la infraestructura de suministro de hidrógeno.



Según las estimaciones a 2030 establecidas en la Hoja de Ruta del Hidrógeno del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), España debe apuntar a un parque objetivo de entre 5.000 y 7.500 vehículos ligeros y pesados, alimentados por hidrógeno verde, para el transporte de mercancías, así como entre 150 y 200 hidrogeneras. Como referencia, sirve también la que plantea la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) en el segmento de vehículos pesados, que establece la necesidad ineludible de contar con 60.000 vehículos pesados alimentados con hidrógeno en operación en 2030 que, complementados con los vehículos eléctricos de batería, serán un pilar fundamental para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de CO2 con los que tendrán que cumplir los fabricantes de vehículos pesados. En la misma línea, la Hoja de Ruta del Hidrógeno plantea como objetivo tener entre 100 y 150 hidrogeneras de acceso público para el año 2030.

José López-Tafall, director general de ANFAC, señala que “es importante aprovechar esta década para ir consolidando y desarrollando la tecnología, la infraestructura y el mercado, aspecto que supone, como cualquier evolución tecnológica acelerada, una alteración del ritmo tradicional de la innovación y una asimilación de productos. Con este informe, en ANFAC, queremos generar 10 propuestas concretas para alcanzar el objetivo de hidrógeno para movilidad que busca el Gobierno de España y, sobre todo, promover que realmente se pueda impulsar en el mercado este tipo de vehículos. Si no concretamos propuestas el esfuerzo del sector de automoción en innovar e invertir en nuevos vehículos no se verá acompañado y no podremos lograr nuestros objetivos de descarbonización del parque en 2050”.

Para ANFAC la mejor manera de superar esta situación, al igual que sucede en el impulso a la electrificación, pasa en primer lugar por analizar las barreras de entrada principales al desarrollo de esta tecnología y su concreción real como oferta comercial disponible de modo masivo. Las barreras **tecnológicas, de accesibilidad, uso y regulatorias** son las principales en este proceso.

Este documento complementa y apoya el trabajo realizado entre ANFAC y Gasnam (**Asociación de transporte sostenible que integra la cadena de valor del gas y el hidrógeno**), presentado el pasado mes de julio. En él, realizaron un análisis de los mínimos necesarios para cumplir la Hoja de Ruta H2 Renovable en términos de instalación de puntos de recarga (hidrogeneras) de cara a proponer una dispersión territorial adecuada en función del despliegue de aquí a 2025, con un objetivo de alcanzar las 150 hidrogeneras para esa fecha. El resultado fue el [Mapa de despliegue de red mínima de hidrogeneras y del mercado de vehículo de hidrógeno en España](#), herramienta a la que estas medidas vienen a apoyar.

En concreto, ANFAC propone un decálogo de medidas destinadas a impulsar la movilidad basada en el hidrógeno.

MEDIDAS PROPUESTAS:

Medida 1. Planes de incentivo a la compra de vehículos.

El aún elevado coste, respecto a las alternativas convencionales, de los vehículos alimentados por hidrógeno, así como la falta de economías de escala entorno a ellos requiere que, durante años, hasta que alcancen la madurez suficiente, se desempeñen acciones en la línea de las siguientes:

- Marco continuado de incentivos a la compra como el puesto en marcha por el Gobierno con el plan MOVES, u otros posibles programas.
- Bonificaciones fiscales.
- Cuota de compras mínimas para entidades públicas, mediante la adopción de criterios de compra pública innovadora.
- Fomento de la compra de flotas cautivas: policía, bus, taxi, etc.

En definitiva, medidas similares a las que se implantan para la electrificación de la movilidad, desde el lado de la demanda. El volumen y efectividad de los recursos comprometidos será, como siempre, el que concretará el grado real de ambición.

Medida 2. Planes de ayuda para el desarrollo de la infraestructura de repostaje de hidrógeno.

La Hoja de Ruta del Hidrógeno establece una planificación de despliegue en el horizonte 2030. Los fabricantes, sobre la evolución tecnológica que va a producirse en los próximos años, consideran prioritario acelerar este despliegue, comenzando con un plan de escalada a 2025 que permita construir una infraestructura de suministro mínima con capilaridad a lo largo de todo el territorio nacional.

Para ello, es necesario desarrollar los mecanismos de ayuda y dotaciones más adecuados que permitan cubrir, al máximo nivel de porcentaje, las altas inversiones necesarias que, en primera instancia deberán estar vinculadas a flotas cautivas y privadas, para garantizar un consumo de hidrógeno mínimo que justifique la inversión necesaria para la instalación de un punto de repostaje, permitiendo una amortización de la instalación más rápida.

Medida 3. Garantizar un coste competitivo del hidrógeno verde.

Es necesario fomentar la innovación y el desarrollo del hidrógeno en general para que la producción de hidrógeno verde pueda aumentar de modo eficiente. Ahora bien, tal aumento de producción no es suficiente, como tampoco lo es la mayor disponibilidad de energía renovable, que es una condición necesaria, pero no suficiente, para garantizar un coste competitivo del hidrógeno verde. Para ello, es necesaria una sustancial reducción del precio de la electricidad, trasladando íntegramente al precio final la reducción de costes que permite el apoyo público a la inversión en renovables.

Medida 4. Marco de homologación, puesta en circulación y fin de vida de los vehículos de hidrógeno

Sobre la base de la menor madurez de la tecnología de hidrógeno en comparación con la de combustión, será necesario el desarrollo o adaptación del marco regulatorio actual para cubrir aspectos no contemplados en la actual normativa o que, estando contemplados, podrían impedir la adecuada evolución de esta tecnología. Aspectos propios al diseño de los vehículos, así como los servicios post-venta o su posterior reciclado deberán también ser abordados. Resulta, por tanto, relevante que los foros europeos y nacionales de regulación y estandarización avancen al ritmo de la evolución tecnológica.

Medida 5. Límites de hidrógeno en la red de gas natural.

Se considera importante avanzar el desarrollo de estudios y proyectos que permitan ir alcanzando mayores porcentajes de concentración en volumen, así como para la tecnología que permita una separación de éste en los distintos puntos de suministro. Estos avances tecnológicos deberán ir acompañados del marco regulatorio existente.

Medida 6. Creación de un sistema de Garantías de Origen.

Para poder garantizar la utilización de fuentes renovables en la producción de hidrógeno renovable, debe crearse un mecanismo de Garantías de Origen, siendo necesario definir el procedimiento y requisitos, así como el organismo responsable, para su emisión, con independencia de la ruta de almacenamiento y transporte o su uso final.

Medida 7. Barreras administrativas asociadas al despliegue de infraestructura de suministro de acceso público.

Se identifican las siguientes:

- Desarrollar una legislación específica para hidrogeneras, que concrete los requisitos administrativos y delimite los permisos necesarios para su construcción y gestión.
- Equiparar la consideración de las hidrogeneras a las tradicionales estaciones de servicio desde la perspectiva del suelo, de forma que se puedan introducir surtidores de hidrógeno en las estaciones de servicio actuales.
- Revisar y modificar la clasificación como actividad industrial de la producción de hidrógeno, permitiendo que se amplíen los tipos de ubicaciones en las cuales pueda construirse y operar una estación de repostaje de hidrógeno, con producción on-site.
- Simplificar los trámites administrativos y concurrencia de permisos para la puesta en marcha de un punto de repostaje de hidrógeno a través de un proceso de



“ventanilla única” que podría desarrollar con el reconocimiento y regulación de la declaración de interés estratégico nacional. Esto permitiría el impulso preferente de los trámites acortando plazos de ejecución.

Medida 8. Apoyo a la investigación y desarrollo de vehículos de hidrógeno.

El hidrógeno tiene potencial para convertirse en una de las piedras angulares de la transición energética hacia una economía, industria y movilidad neutras en carbono.

En este marco, desde la óptica industrial asociada a la fabricación de vehículos de pila de combustible debe favorecerse la inversión en proyectos que impulsen la cadena de valor (ecosistema industrial y de innovación) en torno a las siguientes líneas, entre otras posibles:

- Desarrollo de las tecnologías necesarias para la obtención de hidrógeno mediante hidrólisis de forma limpia y competitiva.
- Almacenamiento de hidrógeno a alta presión a bordo de los vehículos, así como para su distribución.
- El desarrollo de las tecnologías necesarias para la fabricación de módulos de pilas de hidrógeno.
- Caracterización del sistema de propulsión de los vehículos a pila de combustible y validación de los mismo en entornos de prueba reales.

Medida 9. Impulsar planes de formación sobre el hidrógeno.

La adopción de la producción del vehículo de hidrógeno requerirá adaptaciones del capital humano en toda la cadena de valor, siendo relevante la atracción de talento cualificado y con un grado elevado de conocimiento tecnológico.

En este marco, se debe promover la colaboración público – privada para favorecer la integración del sistema educativo y la empresa, con especial interés en la Formación Profesional y Universitaria. Las empresas deben ser partícipes del diseño de programas formativos y promover que la formación específica se haga dentro del ecosistema.

Medida 10. Gobernanza del despliegue de la movilidad basada en el hidrógeno.

Para la coordinación, ejecución y supervisión de los objetivos de despliegue del hidrógeno como vector energético para la movilidad, se recomienda la creación de organismo público interministerial, liderado por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico que se encargue, con la colaboración de la iniciativa privada, los siguientes objetivos:

- Impulsar el despliegue de una infraestructura de repostaje de hidrógeno de acceso público

- Establecer una metodología y planificación objetiva, calendarizada por años, para adelantar al año 2025 el desarrollo de la infraestructura de suministro de acceso público mínima establecida en la Hoja de Ruta del Hidrógeno.
 - Realizar el seguimiento y monitorización continua y pública de la instalación de puntos de suministro de hidrógeno de acceso público, facilitando la capilaridad de la red en el territorio nacional, de acuerdo con un plan de escalada que acompañe la llegada de la oferta comercial.
- Garantizar unos precios competitivos para la recarga de los vehículos de hidrógeno
 - Abordar las reformas necesarias, regulatorias o de financiación, para favorecer el uso de hidrógeno en la movilidad.

Idealmente, este organismo o comisión debería informar pública y periódicamente sobre el ritmo de despliegue de la infraestructura con métricas y, en su caso, medidas correctoras y/o incentivadoras.

Acerca de ANFAC

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, Dacia, DAF Vehículos Industriales, Fiat, Fiat Professional, Ford España, Grupo PSA, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Infiniti, Isuzu, Iveco España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Opel España, Otokar (Somauto), Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, Smart, SsangYong, Subaru, Suzuki, Toyota-Lexus, VDL, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra, Volvo Car España y Volvo Trucks. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente al 9% de la población activa, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 11%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 9º mundial.

Más información:

Noemi Navas

Directora de Comunicación ANFAC

noemi.navas@anfac.com

Tfno.: 91 792 7441 / 606 38 64 76

Javier Herrero

Comunicación ANFAC

javier.herrero@anfac.com

Tfno.: 91 343 1345

