

«El hidrógeno es una gran oportunidad para Euskadi, pero no podemos titubear»

Arturo Fernández Petronor

EL FUTURO DEL HIDRÓGENO



«Las administraciones deben habilitar ayudas para el desarrollo de esta fuente energética, porque las empresas contaminantes dejarán de ser competitivas»

FERNANDO SEGURA

SAN SEBASTIÁN. Euskadi está a tiempo de sumarse a la 'revolución' del hidrógeno, pero debe hacerlo sin vacilaciones, so pena de ver cómo otros se comen el pastel. Así lo afirma Arturo Fernández, Gestor de Innovación de Petronor, ponente en el ciclo de 'webinars' organizado por Adegi para analizar los retos que presenta esta tecnología llamada a ser clave como alternativa a los combustibles fósiles.

– **¿Por qué este es el momento del hidrógeno verde?**

– El hidrógeno se vio hace años como la forma de contribuir a que los países evitaran la dependencia del petróleo. Sin embargo, no resultaba competitivo y no cuajó. Ahora su ventaja no es tanto que posibilite la independencia energética, que también, sino sobre todo que puede contribuir de manera muy efectiva a la reducción de las emisiones de CO2 y así cumplir con los objetivos estatales e internacionales en relación al clima. Esto es posible por el abaratamiento de las energías renovables y al alto grado de madurez de la tecnología.

– **¿La crisis económica va a acelerar este proceso o lo ralentizará, dado que han surgido otras necesidades más urgentes?**

– La apuesta de Europa es decidida y los fondos que se van a habilitar para salir de la crisis están muy orientados a la descarbonización. El camino a seguir está marcado y la estrategia se ha acelerado. En las próximas décadas la transformación va a ser importantísima.

– **En este contexto surge el Corredor Vasco del Hidrógeno, ¿hemos llegado a tiempo?**

– Estamos ante una gran oportu-

nidad que, además, nos deja margen de maniobra, siempre que las empresas y las administraciones actuamos de una manera convencida. Estamos a tiempo si no titubeamos, porque en otros lugares nos sacan cierta ventaja.

– **¿Qué medidas hay que adoptar para actuar con decisión?**

– La industria debe establecer una estrategia muy clara del desarrollo tecnológico a acometer. A su vez, las administraciones han de habilitar las palancas para conseguir un hidrógeno competitivo en Euskadi. Si otros lo logran antes que nosotros, estaremos en desventaja.

– **¿A qué palancas se refiere?**

– Debe haber apoyo público en las primeras etapas para hacer frente a unas inversiones que a día de hoy no son rentables. Estas subvenciones son necesarias para ganar escala. Además, se requieren modificaciones regulatorias que permitan avanzar en el desarrollo de infraestructuras y, al mismo tiempo, que promuevan la competitividad en la producción de hidrógeno generado a partir de energías renovables.

– **¿Se refiere a costes subvencionados?**

– Apenas generamos energía renovable, así que la tendremos que traer de otros territorios, un coste que puede penalizar a nuestra industria. Estas cargas han de revisarse para facilitar que esta vía sea competitiva.

– **¿Sin estas ayudas, la industria pagaría el kw/h más caro que sus competidores europeos?**

– Puede suceder, pero no solo por el coste de la energía primaria. También es obligado acertar con la tecnología de transformación de esas energías. Una opción es la electrólisis, pero existen otras que no podemos perder de vista porque si son más competitivas y otros optan por ellas nos pueden sacar del mercado.

– **¿El Corredor Vasco del Hidrógeno presenta alguna característica que lo haga atractivo respecto a otras iniciativas que proliferan por toda Europa?**

– Al País Vasco se le reconoce que la tecnología que vamos a aplicar en las diversas aplicaciones se fabricarán aquí. Ese 'Made in Euskadi' es muy relevante.

– **Repsol-Petronor lidera inversiones como la planta de combustibles sintéticos en el Puerto de Bilbao. ¿Se podrán utilizar en los motores actuales de gasolina?**

– Sin ningún problema.

– **¿Servirán la gasolineras o hay que crear una nueva red de repostaje?**



Arturo Fernández, en la refinería de Petronor en Muskiz. OLAJA SARALEGI

– **«Este es el momento del hidrógeno, por su madurez tecnológica y la bajada del precio de las renovables»**

– **«La descarbonización no tiene marcha atrás, porque la apuesta de Europa es decidida»**

– **«El precio del combustible sintético conlleva que hoy no sea viable para el consumo masivo»**

– Se puede utilizar toda la infraestructura actual. Esa es la gran ventaja y de ahí que apostemos por esa vía de descarbonización, ya que no necesita grandes inversiones.

– **¿Y el precio del litro para el conductor?**

– Su producción requiere el consumo de mucha energía renovable. Ese coste, respecto al del petróleo, nos lleva a que el combustible sintético sea ocho o nueve veces más caro.

– **Por tanto, es inviable...**

– A día de hoy sí, excepto para grandes fabricantes automovilísticos que están validando estos nuevos combustibles, así como para las compañías aéreas que quieren cumplir con sus compromisos de descarbonización.

– **¿En qué plazo su consumo será masivo?**

– A partir de 2035.

– **Petronor-Repsol va a realizar una fuerte inversión en una fá-**

brica de electrolizadores en Muskiz. Iberdrola también va a entrar en este negocio y Euskadi tiene muchas posibilidades de albergar su factoría. ¿Van a competir en este mercado?

– Iberdrola sigue una estrategia distinta a la nuestra, porque no es consumidora final de hidrógeno, a diferencia de nosotros, que sí lo somos. Ellos tienen un acuerdo con Fertiberia para proporcionarle una gran instalación de electrolizadores.

– **Repsol ha dejado de ser solo una petrolera y ha ampliado su perímetro a la electromovilidad, las energías renovables, el hidrógeno... ¿De alguna manera no es pegarse un tiro en el pie?**

– Atendemos la demanda del mercado. En su momento la refinería de Petronor producía fueloil para las centrales térmicas que generaban electricidad y éstas desaparecieron, y nos adaptamos. Si ahora se deriva hacia otros requerimientos, nos moveremos en ese sentido, lo cual nos obliga a transformarnos tanto o más rápido que el mercado. Pegarse un tiro en el pie sería quedarnos quietos.

– **Esta velocidad provoca un decalaje entre nuevas tecnologías y la demanda real. Sin ir más lejos, las ventas de vehículos eléctricos siguen siendo muy bajas.**

– Si no hay competitividad en la generación de la energía y en el producto final para el cliente, apaga y vámonos. El coche eléctrico frente al convencional sufre una penalización añadida, porque las prestaciones no son equiparables en autonomía y tiempo de recarga. En todo caso, el camino de la descarbonización no tiene marcha atrás. Cuando yo era pequeño hablábamos de la lluvia ácida y ya nadie se acuerda de ella. También se han dejado de ver las chimeneas negras, desde que se abandonó el fueloil y se sustituyó por el gas natural.

– **La industria deberá realizar grandes inversiones para pasar nuevamente de una fuente de alimentación energética a otra...**

– Depende del sector, pero están deseando que se abran vías para acometer esta transformación, porque están viendo el encarecimiento de los derechos de emisión y las penalizaciones.

– **¿Si no se descarbonizan, las empresas competidoras que sí lo han hecho las sacarán del mercado?**

– Así es. Quizá al principio se pasen penurias, pero luego se alcanza una posición ventajosa. Las empresas contaminantes dejarán de ser competitivas.