



CENTRO DE ANÁLISIS ↑↓ PALMARÉS ✨ ESPECIALES

Jueves, 1 de mayo de 2003

5Dias.com

buscar >

empresas | sectores | mercados | economía | finanzas personales | opinión

SERVICIOS | PARTICIPACIÓN

empresas

Directorio

Resultados

Fusiones y adquisiciones

Hechos relevantes

Fichajes

Gestión y empleo

Glosario

Medio Ambiente | Medio Ambiente

El hidrógeno, panacea energética del futuro

Ficha

> Medic

Las empresas españolas participan en los proyectos europeos para producir hidrógeno de forma limpia y rentable. Esta alternativa a los combustibles fósiles prevé una revolución en la producción eléctrica

¿le interesa?

Begoña Calzón / MADRID (12-11 -2002)

Noticias relacionadas

12/11/2002
Los municipios con centrales nucleares no quieren albergar residuos

Inversores del calibre de Bill Gates, a título particular, General Electric y grandes entidades financieras, como Merrill Lynch, Morgan Stanley, Citigroup, Barclays, Dresdner o Credit Suisse incluyen en su cartera de valores a los fabricantes de pilas de combustible. Es uno de los argumentos que esgrime Rafael Luque Barruezo, director general de Ariema Energía y Medioambiente, para defender las 'grandes perspectivas' que tiene la tecnología relacionada con la producción limpia de energía eléctrica utilizando hidrógeno como combustible.

El directivo de esta empresa de consultoría e investigación, que nació a partir del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), se refirió también a 'inversiones puntuales' del Banco Pastor e Ibersuizas durante su intervención, el pasado viernes, en la presentación de la Asociación Española del Hidrógeno en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

En el mercado Nasdaq estadounidense cotizan 13 fabricantes de pilas de combustible. Se trata de un sistema electrolítico en el que se hace reaccionar un combustible con el oxígeno del aire.

Entre las virtudes de utilizar el hidrógeno como carburante, está su abundancia y que, tras su combustión, sólo produce calor y agua. El resultado es un sistema de transporte limpio y silencioso. En contrapartida, es un gas muy inflamable y su utilización exige rediseñar los vehículos y, lo que parece más costoso, las infraestructuras para su distribución.

Pero todos estos problemas parecen tener solución, lo que está animando las inversiones de I+D a escala mundial. El Departamento de Energía de Estados Unidos marca la pauta al destinar 29.030 millones de dólares (idéntica cantidad en euros) a un programa de desarrollo de las tecnologías del hidrógeno. Pero, además, entre los constructores de vehículos destaca General Motors (GM), que prevé invertir 1.000 millones de dólares en el nuevo sistema de propulsión.

La idea de GM es producir en serie este tipo de coches para 2008. Aunque la alemana BMW prevé empezar a fabricar pequeñas series a partir de 2006, ya que han aplicado con éxito un sistema para producir y repostar el hidrógeno en la gasolinera del aeropuerto de Munich. DaimlerChrysler, Ford, Toyota y Honda retrasan sus planes de fabricación en serie hasta 2010.

La Unión Europea, dentro de su V Programa Marco de Investigación (1999-2002), ha destinado a esta tecnología 130 millones de euros, que se han invertido en unos 60 proyectos. Pero todo apunta a que los fondos



comunitarios para investigar en este campo van a aumentar mucho: el VI Programa Marco (2002-2006) prevé destinar 2.120 millones a los proyectos para el desarrollo sostenible en la UE. De este importe, 810 millones se reservan a 'sistemas sostenibles de energía'.

Proyectos españoles

España participa activamente en cuatro proyectos de demostración subvencionados por la UE. El más importante es CUTE (Transporte Urbano Limpio para Europa), con 18 millones de euros de financiación comunitaria. Madrid, Barcelona y otras ocho ciudades probarán tres autobuses de Mercedes-Benz para transporte público propulsados por pila de combustible de hidrógeno.

El primer autobús arrancará en Madrid en abril del año que viene. La capital contará con una estación de producción de hidrógeno en las cocheras de la Empresa Municipal de Transportes en el barrio de Fuencarral, donde los autobuses repostarán por la noche. Frente al proyecto de BP en Barcelona, que pretende que la energía solar participe en el proceso de producción del hidrógeno, aquí se extraerá a partir de gas natural. Para llevarlo a cabo, Repsol, que tiene previsto invertir nueve millones de euros hasta 2007 en el desarrollo de las tecnologías del hidrógeno, cuenta con la colaboración de Air Liquide y Gas Natural.

En estas instalaciones también repostará un autobús de Iveco-Pegaso de motor híbrido de pila de combustible y tracción eléctrica, que forma parte del proyecto europeo City Cell. Miguel Fraile, director de Irisbus-Iveco, dijo que 'producir un kilovatio de electricidad nos está costando 16.000 euros'. Estos autobuses cuestan 1,2 millones de euros, frente a los 168.000 euros que valen los de motor diésel.

Pero la pila de combustible también tiene interés para sustituir a las turbinas en las centrales eléctricas. Una de las grandes promotoras es Siemens.

En España, Abengoa ha conseguido 2,5 millones de euros de subvención para financiar la mitad de un proyecto que pretende asegurar la potencia de los parques eólicos cuando falta viento.

Sin embargo, el director general de la Fundación Gas Natural, Luis Gorospe, ve lejos la comercialización de este tipo de centrales eléctricas y lo razona en términos económicos: 'El kilovatio instalado de una central de ciclo combinado cuesta 400 euros, mientras que el de una central con pila de combustible está entre 2.000 y 2.500 euros'.

Las españolas Isofotón, Inabensa y Chloride participan sin subvención en el proyecto europeo First para aplicar la energía solar a recargar teléfonos móviles y equipos de telecomunicación. El proyecto, presupuestado en 3,5 millones con cofinanciación europea, está liderado por las instituciones españolas INTA, CSIC y Ciemat, el fabricante italiano Nuvera, Air Liquide y Würth.

  ¿le interesa?  

 CONTACTO |  MAPA |  AYUDA |  PUBLICIDAD |  AVISO LEGAL