

WEBINAR

Martes, 27 de abril
10.30-12.30 h

LA HORA DEL HIDRÓ —GENO

LA DESCARBONIZACIÓN
EN EL TRANSPORTE



Inscripciones abiertas en:
www.vectalia.es/lahoraH2

Organizan:



Colaboran:



REPERCUSIÓN MEDIÁTICA

REPERCUSIÓN EN MEDIOS ONLINE (HAZ CLICK SOBRE EL ENLACE PARA ACCEDER A LA NOTICIA)

- **ATUC Y VECTALIA ORGANIZAN UNA JORNADA SOBRE EL HIDRÓGENO Y LA DESCARBONIZACIÓN EN EL TRANSPORTE** (DIARIO INFORMACIÓN)
- **JORNADA SOBRE HIDRÓGENO Y DESCARBONIZACIÓN EN EL TRANSPORTE DE ATUC Y VECTALIA** (REVISTA VIAJEROS)
- **ATUC Y VECTALIA ORGANIZAN UNA JORNADA SOBRE HIDRÓGENO Y DESCARBONIZACIÓN** (CARRIL BUS)
- **LA HORA DEL HIDRÓGENO. LA DESCARBONIZACIÓN EN EL TRANSPORTE, PROPUESTA VIRTUAL DE LA CÁTEDRA VECTALIA Y ATUC PARA EL 27/4** (ASOC. PRENSA ALICANTE)
- **ATUC Y VECTALIA ORGANIZAN UNA JORNADA SOBRE EL HIDRÓGENO Y LA DESCARBONIZACIÓN EN EL TRANSPORTE** (NOVELDA DIGITAL)
- **ATUC Y VECTALIA ORGANIZAN UN WEBINAR SOBRE EL HIDRÓGENO Y LA DESCARBONIZACIÓN** (AUTOBUSES Y AUTOCARES)
- **EL RETO DE APLICAR EL HIDRÓGENO PARA LOGRAR LA DESCARBONIZACIÓN EN EL TRANSPORTE, A DEBATE** (I-AMBIENTE)
- **LA HORA DEL HIDRÓGENO. LA DESCARBONIZACIÓN EN EL TRANSPORTE** (LEVANTE)
- **LOS USOS DEL HIDRÓGENO Y LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE A DEBATE EN LA JORNADA ORGANIZADA POR LA 'CÁTEDRA VECTALIA MOVILIDAD'** (ONDA CERO)
- **EL HIDRÓGENO VERDE, IMPULSO PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. ENTREVISTA CON RUBEN DARIO, DIRECTOR INNOVACIÓN VECTALIA** (COPE)

Llopis reabre la guerra con Marzá: Alicante pide reducir a tres las zonas para elegir colegio

► La concejala de Educación escenifica la división del Consejo Escolar y logra los apoyos necesarios ► La dirección territorial no aceptará el acuerdo local

VICTORIA BUENO

El Ayuntamiento de Alicante, de la mano de la concejala de Educación y exrepresentante de la confederación de padres de alumnos de los colegios concertados, Julia Llopis, ha reabierto la batalla política del PP contra el conseller de Educación, Vicent Marzá, de Compromís.

Como ya hiciera nada más llegar a la Casa Consistorial, en 2019, la edil ha vuelto a proponer reducir la actual zonificación de colegios a apenas tres zonas, y que en la ciudad se elija colegio lo más parecido al distrito único, frente a la actual distribución en nueve áreas fruto del acuerdo del tripartito anterior (PSOE, Compromís y Guanyar).

Como ya sucediera hace dos años, los votos han respaldado la propuesta del PP municipal con

12 síes, 8 noes y 5 abstenciones de parte de los padres de alumnos de la enseñanza pública y vecinos.

La petición acordada de esta forma se trasladó a la dirección territorial de Educación, los representantes del conseller Marzá en la provincia, pero como ya sucedió en la anterior ocasión también, todo apunta a que se rechazará porque la política educativa del Consell respalda una mayor división de distritos escolares con

Con la admisión de alumnos iniciada, la Consellería descarta cambios de distritos y seguirán los 9 actuales

el objetivo de acercar los colegios lo máximo posible al domicilio.

Diversas comisiones del Consejo Escolar Municipal han estado trabajando en febrero y marzo sobre varias propuestas dirigidas a reajustar la actual división de Alicante en distritos escolares.

Además de la presentada por el Ayuntamiento, que proponía reducir las nueve zonas actuales a cuatro, también ha habido propuestas del sindicato docente mayoritario de la enseñanza concertada, con idéntica reducción a cuatro zonas pero con distinta distribución de centros escolares.

Por su parte, los consejeros que representan a la patronal de centros concertados optaban por la antigua división que propugnó el PP liderado por Sonia Castedo y el edil de Educación, Antonio Ardid, en tan solo dos áreas y una



La elección de colegio, motivo de confrontación política.

PILAR CORTÉS

tercera común del centro de la ciudad. Directores y sindicatos de la enseñanza pública querían mantener la actual; y la propia dirección territorial de Educación, a través de la inspección, proponía reducir las nueve zonas actuales a cinco. A esta propuesta se había ido sumando el sector de la enseñanza concertada y parte de los padres de alumnos en previas reuniones telemáticas, y a la propia edil tampoco le parecía mal,

pero la retirada a última hora de dicha propuesta, según el escrito de la inspección porque ya está iniciado el proceso de admisión de alumnos y conviene acabar de consensuarla antes del 31 de diciembre, de cara ya al próximo curso, desató la caja de los truenos. Llopis forzó finalmente la votación entre las nueve zonas actuales o volver a tres y se llevó el gato al agua, aunque la última palabra es, en definitiva, de Marzá.

WEBINAR

Martes, 27 de abril
10.30-12.30 h

LA HORA DEL HIDRÓGENO

LA DESCARBONIZACIÓN EN EL TRANSPORTE



H₂



Inscripciones gratuitas en
www.vectalia.es/lahorah2

Organizan:



Colaboran:



La última victoria blanquiazul en un terreno de juego sintético se vivió el curso pasado, precisamente en Cornellà

la convocatoria. Por contra, Moisés y Erice estarán una semana más fuera del equipo, convalecientes, también por cuestiones fibrilares. Vuelven al bloque Sergio Buencasa y Nani, en principio, para arrancar la contienda en el banquillo porque las bandas se las repartirán, con más o menos libertad de movimientos, Abde y Pedro Sánchez. El vértice del ataque lo ocupará Manu Garrido y, por detrás de él, actuará Rodrigo Pastorini, autor del tanto que dio el último triunfo al Hércules, hace siete días, frente al Badalona: 1-0.

Cuestión de empuje

Ganar en Cornellà no es sencillo. El líder del subgrupo D saca mucho partido a la incomodidad de su terreno de juego, desgastado y sobreexplotado semanalmente. Además, el conjunto que entrena Guillermo Fernández Romo (que dirigió al Olímpic y ejerció como segundo en el Alcoyano), solo ha encajado un gol en las últimas cinco

SEGUNDA DIVISIÓN B | SEGUNDA FASE | GRUPO 3-D | JORNADA 3

ESTADIO: Nou Municipal de Cornellà. HORARIO | TV: 19.30 horas | Footers. ÁRBITRO: Luis Bestard Servera (Comité Balear).

UE CORNELLÀ
ENTRENADOR: Guillermo Fernández Romo
BANQUILLO: Santaella (p.s.); Estellés, Carlos García, Lucien Owena, Albert Dorca, Alex Pla, Alex Serrano, David Sánchez y Gorriti.



HÉRCULES CF
ENTRENADOR: Manolo Díaz
BANQUILLO: Adri López (p.s.); Javi Pérez, Teo Quintero, Nani, Borja, David Sánchez, Jesús Alfaro, Benja y Buenacasa.



El conjunto de Fernández Romo ha dejado su portería a cero en cuatro de las últimas cinco jornadas

jornadas. Si el Hércules pretende puntuar en el Nou Municipal, deberá ser igual de intenso que su rival, aprovechar los disparos desde fuera del área y el balón parado, con Alex Martínez, dado que la circulación de la pelota nunca es fluida.

Esta temporada, los blanquiazules han perdido siempre que han pisado cauchó. De hecho, la última vez que el equipo alicantino se impuso sobre césped artificial fue, precisamente, en Cornellà hace más de un año (el 27 de octubre de 2019). Aquel día, a los 12 minutos, Jona firmó el tanto del triunfo.

El resultado más repetido en los duelos entre ambos clubes es la victoria por la mínima, de ahí la relevancia de adelantarse en el marcador. Hacerlo es media victoria. En el proceloso camino hacia eso tan ignoto que es la Liga Pro toca derribar algunos muros, el primero de ellos esta misma tarde en un campo que escenifica a la perfección las miserias de la categoría.

a favor



LA ESTADÍSTICA HISTÓRICA
El Hércules ha ganado 7 de los 12 encuentros que ha disputado contra la Unió Esportiva Cornellà

► Los números favorecen netamente a los blanquiazules, que únicamente han perdido 4 enfrentamientos con su rival de esta tarde. En el Nou Municipal, los alicantinos se han impuesto en tres ocasiones.

en contra



PÉSIMO BALANCE COMO VISITANTE
El bloque que ahora entrena Manolo Díaz solo ha sumado tres puntos una vez lejos del Rico Pérez

► El Hércules, incapaz de sellar un triunfo esta temporada sobre césped artificial, no gana a domicilio desde el pasado 13 de diciembre, cuando superó al Atlético Levante (0-1). Seis salidas han acabado mal.

WEBINAR

LA HORA DEL HIDRÓGENO

H₂

LA DESCARBONIZACIÓN EN EL TRANSPORTE



Martes, 27 de abril
10.30-12.30 h

Inscripciones gratuitas en
www.vectalia.es/lahorah2

Organizan:



Colaboran:



Atuc y Vectalia organizan una jornada sobre el hidrógeno y la descarbonización en el transporte

► El hidrógeno marca la hora en la agenda de la sostenibilidad el próximo 27 de abril, una cita para reflexionar sobre la transición hacia una movilidad sostenible ► Este evento tiene inscripción gratuita a través de la web www.vectalia.es

R.E.

El próximo 27 de abril la agenda de la sostenibilidad tiene una cita para reflexionar sobre la transición hacia un transporte sostenible en la webinar: «La hora del hidrógeno. La descarbonización en el transporte».

La Cátedra Vectalia Movilidad – adscrita a la Universidad de Alicante – y la Asociación de Transportes Urbanos y Colectivos – ATUC – han organizado esta jornada con inscripción gratuita a través de la web www.vectalia.es.

La jornada se estructura en dos partes diferenciadas. Una primera parte, inaugurada por la rectora de la Universidad de Alicante, Amparo Navarro, en la que los ponentes expondrán su visión técnica sobre la situación en la que se encuentra el sector de la movilidad en materia de descarbonización. El presidente de ATUC, Miguel Ruiz, pondrá el foco de su ponencia en la visión de los operadores que gestionan la movilidad en España.

Esta ponencia servirá para poner en situación a los asistentes y dar

paso a la intervención de la secretaria del Ministerio de Transporte Movilidad y Agenda Urbana, María José Rallo. La representante del Ministerio que preside José Luis Abalos se centrará en los fondos europeos Next Generation y el hidrógeno para el transporte. Esta primera parte terminará con la intervención del presidente de la Asociación Española del Hidrógeno, Javier Rey, que disertará sobre el ecosistema nacional con relación a la utilización del hidrógeno en la movilidad y el papel de su asociación en su impulso.

La segunda parte de esta cita virtual seguirá el formato de mesa redonda y estará moderada por el di-

rector de Innovación y Proyectos de Vectalia, Rubén Darío Urrestarazu. En este debate participarán: el responsable de Desarrollo Global de Hidrógeno en Iberdrola, Jorge Palomar que hablará sobre las infraestructuras de repostaje y el desarrollo de los corredores de hidrógeno verde; Maribel Rodríguez del Green Hydrogen Business Development de FRV que hará una presentación sobre el potencial del hidrógeno en la movilidad y el impacto de la rentabilidad en los modelos de negocio; el gerente de diseño de productos y sistemas energéticos de Repsol, Javier Aritegui que centrará su intervención en las soluciones para la producción competitiva del hidrógeno y su suministro al mercado; y el director general de Solaris-CAF, Kepa Mindikute centrando su intervención sobre los usos finales del hidrógeno en los medios de transporte». La jornada, que cuenta con la colaboración del Club Información, finalizará con un debate y preguntará por parte de los asistentes.

La segunda parte de esta cita seguirá el formato de mesa redonda y será moderada por el director de Innovación y Proyectos de Vectalia



En el encuentro se mostrará el potencial del hidrógeno en la movilidad.

#YOME VACUNO SEGURO

VERA RODRÍGUEZ, ENFERMERA.



Especial

VÍCTOR M. ROMERO

■ La emergencia climática es el mayor desafío que vive la Humanidad. Un reto que no va a ser a medio ni a largo plazo. Es un desafío a corto plazo que ya está definiendo el escenario mundial y marcando los pasos a seguir tanto de los organismos públicos como de las entidades privadas. La generación de energías limpias o la descarbonización son medidas que no pueden esperar y es algo que afecta a todos los sectores.

Para hablar sobre la industria del transporte y los retos de futuro que afronta la movilidad, la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (ATUC), la Cátedra Vectalia de la Universidad de Alicante (UA) y el Club INFORMACIÓN organizaron ayer la jornada «La hora del hidrógeno. La descarbonización en el transporte» en un formato híbrido en el que los asistentes conocieron de manos de expertos de primer nivel el interés que suscita esta tecnología para reducir las emisiones contaminantes que generan los diferentes medios de transporte.

Un tema de actualidad y de vital importancia y que, tal y como señaló durante su intervención la rectora de la Universidad de Alicante (UA), Amparo Navarro, configura «uno de los temas capitales de nuestro entorno» y con el que la UA está muy comprometido al ser «el desarrollo sostenible o las energías renovables áreas relacionadas con nuestras líneas prioritarias de investigación».

«Entre el 30% y el 40% del CO2 que se produce en las carreteras españolas procede de las ciudades», apuntó durante su intervención por videoconferencia María José Rallo, secretaria general del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), quien consideró que España está ante la oportunidad histórica «de transformar y modernizar nuestra economía y movilidad» gracias a las iniciativas lanzadas por el Gobierno en materia de sostenibilidad y

a los fondos Next Generation EU que centran la concesión de las ayudas a la lucha contra el cambio climático.

«La nueva movilidad tiene que ser descarbonizada, digital, segura y tiene que estar vertebrada en torno al transporte público», opinó la secretaria general del MITMA. Además, remarcó la importancia del hidrógeno verde en la consecución de una economía descarbonizada en el transporte y que tiene un gran potencial de crecimiento. Además, recordó las ventajas que tiene España para convertirse en un referente en este sector al indicar que «tenemos la suerte de contar con toda la cadena de valor del hidrógeno verde: fuentes de energía renovable, red de gasoductos que son adaptables al transporte del hidrógeno, empresas energéticas y de transporte con la capacidad de desarrollar una tecnología de hidrógeno verde propia y española...».

Por ello, recordó la aprobación de la «Hoja de Ruta del Hidrógeno: una apuesta por el hidrógeno renovable» que incluye los objetivos nacionales de implantación del hidrógeno renovable a 2030, incluyendo 4 gigavatios de potencia instalada de electrolizadores. Además, incorpora un hito intermedio para 2024: contar con una potencia instalada de entre 300 y 600 MW. (Ver más información en el anexo del reportaje).

Desde el punto de vista del transporte y la movilidad, el objetivo es «dar al peatón el papel cumbre en la movilidad y priorizarlo, seguido del transporte público y colectivo al ser capaz de tener más eficiencia, reducir más las emisiones y ahorrar dinero a los usuarios, contribuyendo también a vertebrar las ciudades y minimizar el uso del vehículo particular».

El transporte público como columna vertebral

Acto seguido, el presidente de ATUC (Asociación de empresas gestoras de los transportes urbanos colectivos), Miguel Ruiz, recor-



La gran apuesta para la transición energética

► Expertos destacan el uso del hidrógeno verde en el sector del transporte y la movilidad por su capacidad para almacenar energía durante más tiempo y la rápida carga que permite frente a otras soluciones como las baterías eléctricas

dó que cada año se hacen más de 4.000 millones de viajes en autobús, unas cifras que, comparadas con los 42 millones de viajes en avión o los 22 millones de AVE, «hacen necesario que el sector tenga que aplicar la tecnología del hidrógeno verde para reducir las emisiones». Además, incidió en la importancia que tiene el transpor-

te público para las sociedades verdes del futuro al considerarlo «la columna vertebral de la movilidad sostenible».

«El coche es insostenible. Los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes van a estar obligados a hacer un plan de zonas verdes en los próximos años, por lo que al centro de las ciudades solo podrán

entrar coches no contaminantes. Pero el coche eléctrico, incluso, no es la solución, ya que aunque no contamina, no solucionará los problemas de tráfico. La única visión sostenible es el transporte colectivo», opinó.

En cuanto al uso del hidrógeno verde en el sector del transporte colectivo como es el de los autobu-



ALEX DOMÍNGUEZ

«Las energías renovables y la transición ecológica están relacionadas con nuestras líneas prioritarias de investigación»

AMPARO NAVARRO
UNIVERSIDAD DE ALICANTE (UA)



INFORMACIÓN

«La nueva movilidad tiene que ser descarbonizada, digital, segura y vertebrada en torno al transporte público»

MARÍA JOSÉ RALLO
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (MITMA)



RAFA ARJONES

«Unos 4.000 millones de viajes anuales se hacen en autobuses. Tenemos que aplicar e introducir el hidrógeno verde en el sector»

MIGUEL RUIZ
ASOCIACIÓN DE EMPRESAS GESTORAS DE LOS TRANSPORTES URBANOS COLECTIVOS (ATUC)



INFORMACIÓN

«El hidrógeno verde se perfila como la solución a las necesidades del transporte y España puede convertirse en un referente mundial»

JAVIER BREY
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DEL HIDRÓGENO (AEH2)



Los participantes en la mesa redonda del evento sobre hidrógeno verde.

como la subvención o no de estos proyectos por parte de las administraciones públicas o sobre cómo se hará el suministro de las flotas de autobuses. «Las empresas grandes podrán afrontar el gasto de crear una hidrogenera propia, pero las pymes lo van a tener muy difícil y habrá que saber cómo van a poder acceder a estos suministros».

Para cerrar esta primera fase de la jornada, Javier Brey, presidente de la Asociación Española del Hidrógeno (AeH2) remarcó la oportunidad histórica en la que se encuentra España de apostar por la tecnología del hidrógeno verde al señalar que la apuesta actual «se fundamenta en la descarbonización y en la sostenibilidad. No está basada en la economía y en la rentabilidad, por lo que tenemos la ocasión de aprovechar todo este movimiento mundial que, además, viene acompañado de presupuestos y una hoja de ruta para apostar por el hidrógeno verde».

ses, Migue Ruiz señaló dos grandes virtudes: la rapidez de repostaje que ofrece el hidrógeno verde frente al eléctrico y el mayor número de kilómetros que permite recorrer. Con respecto al primer punto, indicó que un autobús de hidrógeno verde puede ser recargado en 12 minutos mientras que uno eléctrico necesita toda una noche. En relación a los kilómetros recorridos, la pila de hidrógeno verde puede tener autonomías de 400 kilómetros, lo que en su opinión es una cifra a tener en cuenta porque los autobuses «necesitan estar muchas horas en la calle y hay que evitar que vuelvan a la cochera para que los servicios sean rentables».

Sin embargo, no pudo eludir hablar de los retos que tiene el uso de esta tecnología. Y el principal «rival» a batir está en el del coste que tiene la incorporación del hidrógeno verde. «El gran interrogante está en el modelo de negocio y en saber cuánto nos va a costar el kilómetro recorrido con hidrógeno verde», reflexionó, al tiempo que incidió en que habrá que tener en cuenta iniciativas

En cuanto a su aplicación al transporte, el presidente de AeH2 consideró que es una solución ideal que puede implementarse en todo tipo de vehículos y que ofrece una gran versatilidad en diferentes medios de transporte. Para ser rentable, estimó que la producción del kilogramo de hidrógeno verde debería estar entre los 1 y 2 euros, algo muy lejano todavía, pero confió en que el objetivo puede alcanzarse. Y destacó el dominio de nuestro país en este campo. «En España se publica el 3,6% de la documentación de Hidrógeno Verde y Pilas de Combustible. La contribución de España está muy bien posicionada y tenemos referentes mundiales. No hemos parado en 20 años de investigar en esta tecnología», recalzó.

Mesa redonda

La mesa redonda de la jornada contó con la participación del director de Innovación y Proyectos de Vectalia, Rubén Darío Urrestarazu, quien actuó de moderador, además de del responsable de Desarrollo Global de Hidrógeno en

Iberdrola, Jorge Palomar; Maribel Rodríguez del Green Hydrogen Business Development de FRV; el gerente de diseño de productos y sistemas energéticos de Repsol, Javier Ariztegui; y el director general de Solaris-CAF, Kepa Mendikute.

La primera en tomar la palabra fue Maribel Rodríguez indicando que las marcas esperan conseguir en los próximos años una reducción de precios en la producción de las pilas de hidrógeno cercana al 60%, lo que consideró una excelente noticia y oportunidad para una tecnología que es «un vector energético que maximiza el uso de las renovables y puede permitir a España tener una independencia energética de otros países». Con respecto a su utilización en el sector transporte, la experta manifestó que puede ser más adecuada en aquellas industrias en las que los trayectos sean más largos, concretando en que donde primero se implantará será, probablemente, en el autobús.

Javier Ariztegui, gerente de diseño de productora y sistemas energéticos de REPSOL, describió el hidrógeno verde como «una solución que permite descarbonizar, eliminar el CO2 de la sociedad y almacenar más energía para poder circular durante muchas horas durante el día con el vehículo», aunque matizó que el éxito depende

rá de conseguir unos costes ajustados y competitivos. «Las economías de escala y el desarrollo tecnológico serán importantes para conseguirlo, pero también las mejoras que se produzcan en la generación de energía eléctrica, ya que esta energía es la que se va a utilizar para poder generar a su vez la energía de hidrógeno».

Por su parte, Jorge Palomar, de Iberdrola, sostuvo que «hay nichos donde la electrificación no es la mejor fuente de descarbonización y ahí es donde entra el hidrógeno verde. La primera entrada va a ser por el sector industrial y, a continuación, llegará a la movilidad pesada. Va a ocurrir de forma paulatina y pausada. Queda lejos todavía su aplicación a la movilidad marítima y al transporte aéreo».

Al igual que Javier Ariztegui consideró que la consolidación del hidrógeno dependerá de la tecnología y de lo escalable que sean los costes. «La clave es hacer proyectos de grandes dimensiones y tener precios competitivos de la energía eléctrica que al final nos van a permitir producir el hidrógeno verde. De momento no es rentable y de ahí la importancia de apostar por los proyectos transversales», apuntó, pero enfatizó que el Gobierno invertirá en este campo 1.555 millones hasta 2023 «y eso es mucho dinero en un corto periodo de tiempo».

Kepa Mendikute, de Solaris-CAF, corroboró las palabras del resto de participantes y se mostró optimista sobre la evolución del hidrógeno verde. «La realidad está siendo bastante más agresiva y hemos tenido que multiplicar la capacidad de producción de vehículos de hidrógeno verde. Países como Alemania, Holanda, Bélgica e Italia están liderando este sector ahora mismo».

En cuanto a su uso, señaló que el vehículo eléctrico y el de hidrógeno verde convivirán y que este último se impondrá en «las grandes líneas de autobuses de movilidad interurbana donde las baterías eléctricas se quedan cojas».

Entre el 30% y el 40% del CO2 que se produce en las carreteras españolas procede de las ciudades

Las economías de escala y el desarrollo tecnológico son clave para consolidar el hidrógeno verde

Objetivos para el transporte por tierra de la «Hoja del Hidrógeno»

- Una flota de al menos 150-200 autobuses de pila de combustible de hidrógeno renovable en 2030 repartidos por todo el territorio nacional, con especial participación en las flotas de autobuses urbanos de ciudades de más de 100.000 habitantes.
- Parque móvil de al menos entre 5.000 y 7.500 vehículos ligeros y pesados de pila de combustible de hidrógeno para el transporte de mercancías en 2030.
- Red de al menos entre 100 y 150 hidrogeneras de acceso público en 2030 para el repostaje de los vehículos antes mencionados. Estas deben situarse en lugares fácilmente accesibles, repartidas por todo el territorio con una distancia máxima de 250 km entre cada una de las hidrogeneras y la hidrogenera que tenga más próxima.
- Uso en régimen continuo de trenes propulsados con hidrógeno en al menos dos líneas comerciales de media y larga distancia en vías actualmente no electrificadas.
- Introducción de maquinaria de handling que utilice pilas de combustible de hidrógeno renovable y de puntos de suministro en los cinco primeros puertos y aeropuertos en volumen de mercancías y pasajeros respectivamente.



«Los autobuses van a ser los primeros en rentabilizar en el sector de la movilidad las tecnologías del hidrógeno verde»

MARIBEL RODRÍGUEZ
FOTOWATIO RENEWABLE VENTURES (FRV)



«El hidrógeno verde nos permite descarbonizar, eliminar el CO2 de la sociedad y almacenar mucha energía para que los vehículos circulen más horas»

JAVIER ARIZTEGUI
REPSOL



«Hay nichos donde la electrificación no es la mejor fuente de descarbonización. En la movilidad pesada, el hidrógeno verde se incorporará paulatinamente»

JORGE PALOMAR
IBERDROLA



«El uso del hidrógeno verde coge fuerza en las grandes líneas de movilidad interurbana donde las baterías eléctricas se quedan cortas»

KEPA MENDIKUTE
SOLARIS-CAF

LA HORA
DEL HIDRÓ-
GENO

informaciónTV



atuc
movilidad sostenible
CONSEJO REGULADOR DE ALIMENTACIÓN Y NUTRICIÓN



INFORMACIÓN

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



Mastral
RESTAURANTE
CATERING
FFF

vectalia

Organizan:

10:47 / 2:10:43

Colaboran:



**HAZ CLICK EN LA IMAGEN Y ACCEDE AL
VÍDEO DE LA WEBINAR:
LA HORA DEL HIDRÓGENO.LA DESCARBONIZACIÓN EN EL
TRANSPORTE**