

Comunicado de prensa



Stuttgart, abril de 2024

6300 km por el sur de Europa, con combustible casi neutro para el clima

La asociación eFuelsNow e.V., un grupo de ingenieros, organizó una gira de 13 días. En su sitio web han publicado un mapa con más de 12.000 gasolineras HVO. Durante el recorrido, se repostó un combustible diésel sintético a base de residuos (HVO100 / XTL). En conjunto, la huella de CO2 se redujo un 87% en toda la ruta (hasta 27 g de CO2/km, con un contenido de HVO del 96-97%). El recorrido empezó cerca de Stuttgart y viajó por Italia hasta la capital griega, Atenas. Desde allí viajó a Malta y volvió al sur de Alemania vía Roma.

Vehículo con un sensacional equilibrio del ciclo de vida y sin homologación oficial del fabricante HVO

El recorrido se realizó en un Alfa Romeo 159 2.0 JTDm (fabricado en 2011, sin modificaciones). El coche ha recorrido casi la mitad de sus casi 400.000 km con HVO100 (aprox. 200.000 km o 5 vueltas al ecuador). Aunque el fabricante no ha aprobado oficialmente el motor para HVO/XTL, nunca ha habido ningún problema. Los fabricantes de combustible, como Neste, señalan que su producto es apto para todos los motores diésel. El motor también funciona de forma mucho más suave y dinámica y alcanza valores de emisiones más bajos.



El Alfa paró sólo 25 minutos en gasolineras durante todo el trayecto.

Muchos conductores no saben que la gasolina y el diésel tienen una densidad energética incomparable. Un coche se llena a 35 litros por minuto. El sistema de repostaje en la estación de servicio alcanza así una potencia de 18.000 kW y el llenado del depósito vacío se realiza en menos de 2 minutos. Entonces el coche estará listo para recorrer otros 1.100 kilómetros de forma respetuosa con el medio ambiente. En términos de precio, el diésel HVO en Italia es a veces incluso entre 5 y 10 céntimos más barato que el diésel fósil. Se pagó una media de 1,81€u/L en todo el recorrido.



¿Qué es exactamente HVO?

El combustible se produce a partir de una amplia variedad de residuos biogénicos. Este no tiene por qué estar elaborado necesariamente con grasas o aceites de origen vegetal. Son adecuados una amplia variedad de materiales de desecho. Pueden ser residuos forestales, residuos de la industria pesquera y papelera, y mucho más. La lista de residuos que se pueden utilizar es muy larga. Lo principal es que los residuos no contienen carbono fósil. La reducción de CO2 se basa en el principio del ciclo del CO2, tal como lo encontramos en todas partes de la naturaleza. El Dr. Olaf Toedter, director de proyectos de reFuels en el Instituto Tecnológico de Karlsruhe (KIT), subraya que el HVO no es un combustible electrónico. Pero ambos combustibles (HVO y e-fuel) son reFuels y, al igual que el diésel, cumplen con la norma para combustibles diésel sintéticos (DIN EN 15940). En términos de calidad, el HVO supera a su predecesor fósil en casi todos los aspectos. Son sólo aprox. 6% más ligero. El Dr. Toedter señala que el HVO no debería compararse con el biodiésel. Es inodoro, transparente y muy compatible con los materiales. Además, se reducen las emisiones.

Excelente eficiencia eléctrica

El Prof. Dr. Thomas Willner, de la Universidad de Ciencias Aplicadas de Hamburgo (HAW), también participa en la investigación del combustible. Destaca su gran eficiencia energética. Un vehículo alimentado con HVO necesita menos electricidad que un coche eléctrico. Esto se debe a que gran parte de la energía ya está almacenada en los materiales residuales. En consecuencia, se necesita muy poca energía eléctrica durante el proceso de refinado. El combustible diésel HVO se produce automáticamente como subproducto en la producción de combustible de aviación.

De media, cada 25 kilómetros se instala una estación HVO100

La red europea de estaciones de servicio HVO está muy bien desarrollada en muchos países. Durante el recorrido de casi 6.300 kilómetros, el Alfa llegó a una estación con HVO100 cada 25 kilómetros de media. Incluyendo las mezclas HVO, hay una gasolinera cada 4,4 km. Este combustible es muy común, sobre todo en el norte y el sur de Europa, pero también en los países del Benelux y California. Sólo en Italia, casi 1.000 gasolineras añadieron el HVO100 a su gama en unos 11 meses. En España y Portugal, varios

proveedores han anunciado un total de alrededor de 800 estaciones hasta finales de 2024. En algunos países nórdicos y en California, entre el 20 y el 50% de todo el mercado diésel ya se abastece con HVO. Especialmente en California, en muchas estaciones de servicio solo es posible repostar con HVO95. Aunque la mayoría de los vehículos diésel todavía están diseñados para funcionar con combustibles fósiles, no se han reportado problemas. Millones de vehículos diésel en estos países se repostan con HVO cada día desde hace unos 10 años. Nunca ha habido ningún problema. Este paso ha reducido significativamente las emisiones de CO2 en el sector del transporte. Los ingenieros de eFuelsNow hacen lo mismo. Utilizan HVO100 en todos sus vehículos diésel privados, incluso sin certificación XTL.

HVO es una parte importante de un futuro respetuoso con el clima

El profesor Willner y el Dr. Toedter señalan constantemente que hay una gran cantidad de residuos no utilizados. Subrayan que existe un problema mundial de residuos. Las altas cuotas nacionales de HVO en algunos países y la red mundial de proveedores en rápido crecimiento simbolizan el potencial para una mayor expansión. Según un cálculo de Neste, se podrían producir cada año alrededor de 1.000 megatoneladas de estos combustibles respetuosos con el clima si todos los materiales de desecho se utilizaran a plena capacidad de producción. Esto corresponde a alrededor del 40% de las necesidades de transporte mundial (transporte por carretera, barcos y aviones). Estas cifras también son idénticas a los cálculos del profesor Willner. Además, según un estudio presentado al profesor Willner, todavía existe un gran potencial de HVO de aprox. 200 megatoneladas por año a base de jatropha. La jatropha crece en zonas desérticas donde no crece nada más. Con esta cantidad se puede cubrir toda la necesidad de combustible de la UE. Se deben aprovechar esas oportunidades. Durante el viaje por el sur de Europa quedó claro que los vehículos con motores de gasolina y diésel serán una parte esencial del futuro. Esto tiene que ver con la volátil red eléctrica, por ejemplo en los pueblos de montaña italianos, y los límites físicos de la distribución de energía eléctrica. Sin olvidar la reparación relativamente sencilla y económica de vehículos diésel y gasolina debido a la gran cantidad de piezas pequeñas. HVO se puede utilizar inmediatamente. No sólo es la solución más eficiente desde el punto de vista eléctrico, sino también la más eficiente en términos de costes y tiempo para un transporte por carretera respetuoso con el clima. Especialmente el factor tiempo juega un papel importante. Según cifras de las autoridades medioambientales suecas, el HVO tiene con diferencia el mayor impacto climático.

La información técnica y la educación son absolutamente esenciales.

El Dr. Toedter y el Prof Willner enfatizan la importancia de la información y la educación técnicas. Son conscientes de que no todo el mundo quiere ver combustibles defosilizados disponibles en las estaciones de servicio. Probablemente esta sea la razón por la que se comunican una y otra vez algunos argumentos incorrectos. Esto provoca retrasos y el incumplimiento de los objetivos climáticos. Y es por eso que los científicos están trabajando junto con los ingenieros de eFuelsNow.

¿Quién es eFuelsNow?

Los miembros de esta organización están comprometidos con una protección del clima basada en el mercado. Los objetivos climáticos sólo se pueden alcanzar con todas las personas. Después de todo, en última instancia, la gente tiene que implementar las medidas de protección del clima en sus vidas y pagar por ello. No se trata de estar a favor o en contra de ninguna tecnología especial. El objetivo es poder utilizar TODAS las soluciones para que haya una solución práctica para CADA conductor. Por último, pero no menos importante, la protección del clima requiere dinero de una industria que funcione correctamente con un transporte de pasajeros y carga flexible y eficiente. Sólo así se pueden financiar las modernas innovaciones GreenTec. Lo que cuenta es la energía, no el tipo de motor. Por ello, los ingenieros de eFuelsNow exigen una mayor cuota de mezcla en los mercados nacionales de combustibles. De lo contrario, los coches seguirán funcionando con combustibles fósiles.

Informe de viaje y fuentes

En este enlace se puede encontrar un análisis detallado del recorrido, que incluye estudios sociales sobre el tema de la movilidad. También contiene fuentes de la información mencionada aquí:

https://efuelsnow.de/hvo-tours/italy_and_southern_europe

Película sobre el viaje por carretera de HVO:

<https://www.youtube.com/watch?v=naffTmQMxr4>

El mapa actual de las estaciones de servicio HVO se puede encontrar en este enlace:

<https://efuelsnow.de/tankstellen-karte>

(Fin del texto)

Contacto y nota:

Importante: ¡Incluya los enlaces especificados en las publicaciones en línea! Más fotografías de prensa están disponibles en el sitio web. Si tienes alguna pregunta, no dudes en contactarnos: : info@efuelsnow.de

