La Fórmula 1 pide a la Unión Europea también defender el combustible sintético

La Formula 1 pidió este miércoles 27 de septiembre que la Unión Europea no apueste sólo por el vehículo eléctrico y que apoye también el desarrollo de los combustibles sintéticos (e-fuels) para descarbonizar el transporte rodado, incluyendo los cientos de millones de carros que globalmente seguirán circulando con diesel y gasolina más allá de 2035.

«La Fórmula 1 siempre ha contribuido al avance de la tecnología. El cambio climático es el tema más importante de la agenda y por ello hemos desarrollado estos 'e-fuels' que son neutros en carbono. Creemos que es la próxima gran contribución que la Fórmula 1 hará a la sociedad», declaró a EFE el director técnico de la Fórmula 1 y exingeniero jefe de Benetton, Renault o Williams, Pat Symonds.

El británico, de 70 años, participó en una presentación en el Museo del Automóvil de Bruselas para arropar el desarrollo de los combustibles sintéticos, llamados también electrocarburantes o «e-fuels».

«No va a pasar del día a la noche pero hemos visto que los motores pasan de las carreras a las carreteras y veremos eso también con los combustibles sintéticos. A medida que estén más disponibles, se mezclarán con los combustibles tradicionales en los autos de las carreteras», agregó Symonds junto al Renault R28 que él mismo diseño y que pilotó Fernando Alonso en 2008.

Los «e-fuels» son hidrocarburos artificiales que, en principio, no emiten dióxido de carbono adicional pues se fabrican a partir de CO2 previamente capturado, por ejemplo en una planta industrial, que luego se combina con hidrógeno producido a partir de electricidad de origen renovable o nuclear.

Se trata de una tecnología aún en desarrollo y todavía extremadamente cara que investigan, por ejemplo, el constructor alemán Porsche en Chile y la petrolera saudí Aramco y la española Repsol en España.

Alemania, primer fabricante automovilístico de la UE, defiende a ultranza los combustibles sintéticos como salvavidas para el motor de combustión frente a la pujanza del vehículo eléctrico.

Berlín ha forzado a la Comisión Europea a prometer que publicará en 2026 un estudio sobre las posibilidades de futuro de esa tecnología, el mismo año en el que todos los bólidos de la parrilla de Fórmula 1 utilicen sólo combustibles sintéticos.

Italia, otro gran constructor de vehículos de gama media como Fiat y de automóviles de lujo como Ferrari, Lamborghini o Maserati se alinea con la posición de Alemania para defender el motor de combustión.

Roma hace hincapié en el desarrollo de los biocombustibles de última generación como alternativa sostenible, que se obtienen partiendo de desechos orgánicos de la agricultura o la industria agroalimentaria.

El acto estuvo arropado por el expiloto francés Jean Alesi y por el europarlamentario liberal germano Andreas Glück, cuyo partido FDP es el gran valedor de los combustibles sintéticos dentro de la coalición de gobierno de Alemania.

«El motor de combustión no es ni bueno ni malo, depende de lo que quemes», dijo el político, quien añadió que «el precio siempre depende de los impuestos que le pongas» por lo que, si se les aplican pocas cargas a los combustibles sintéticos y se favorece su adopción, los precios caerán, pronosticó.

La viabilidad comercial de los combustibles sintéticos es incierta y, en todo caso, universalizarse tardaría «diez años o más, una vez que la innovación se escale y baje el precio», según Symonds, quien deslizó también que una forma de abaratarlos sería introducir una «tasa de carbono» para los carburantes «sucios».

Glück apoyó sus argumentos en un escrito del profesor asociado de Ciencias de Ingeniería de la Universidad de Oxford, Felix Leach, que pone en duda que el coche eléctrico sea más sostenible que el de combustión impulsado con combustibles sintéticos.

El académico explicó que para medir realmente la huella medioambiental del coche eléctrico habría que realizar una «evaluación del ciclo de vida» de los vehículos, desde la minería hasta el reciclaje del vehículo, y no limitarse a los gramos de CO2 por kilómetro que emitan cuando se conduzcan en la Unión Europea.

Partiendo de esa premisa, Leach establece que hay vehículos eléctricos con más intensidad de carbono de la que potencialmente tendrían otros movidos con e-fuels.

«Las emisiones cero no existen. Igual existen en la legislación, pero no en la realidad si se tiene en cuenta el ciclo de vida completo», resumió.

Los ponentes señalaron que actualmente hay una flota de unos 1.450 millones de vehículos rodados en el mundo, de los que sólo el 0,008 % son eléctricos, por lo que para reducir las emisiones de CO2 y limitar el aumento de las temperaturas no conviene descartar ninguna posibilidad tecnológica.

«En F1 no nos gusta decir: ‘así es como se hace esto’. Nos gusta decir: ‘esto es lo que queremos, y ahora vosotros encontrad el camino’», resumió Pat Symonds.

Con información de Europa Press