



Javier Arboleda director general de Shyne

“Para justificar las inversiones en hidrógeno hace falta visibilidad al menos hasta 2040”

Sergio Guinaldo MADRID.

Shyne (Spanish Hydrogen Network) se creó en 2022 como un consorcio para fomentar la colaboración de empresas del sector del hidrógeno. Y en 2025 se relanzó como asociación con la visión de unir esfuerzos para liderar el desarrollo del hidrógeno renovable en España.

¿Qué balance hacéis de este último año?

En 2025 la asociación arrancó de verdad con plena actividad. El balance es tremendamente favorable. Las empresas que forman parte de Shyne son muy variadas y están presentes en toda la cadena de valor. Uno de los mayores éxitos de la asociación es la generosidad con la que colaboran entre ellas. A veces, alguna compañía pierde una ventaja competitiva que podría tener con una determinada normativa en favor de que el sector en su conjunto salga adelante.

¿Se puede poner algún ejemplo?

Cuando el Gobierno puso sobre la mesa el borrador de la transposición de la Directiva RED III. Si eres un sujeto obligado, te interesa que no te impongan demasiadas obligaciones. Si eres un productor de hidrógeno, te interesa que los sujetos obligados tengan objetivos elevados para garantizarte un mercado. Nosotros respondemos a muchas consultas de la Administración y también estamos en el grupo asesor del hidrógeno renovable del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco). Lo relevante es que podemos trasladar un mensaje único, previamente consensuado dentro de la asociación, incluso entre actores con visiones o intereses contrapuestos. Eso exige generosidad.

¿Qué se ha avanzado en este tiempo y qué queda por hacer?

Es un momento interesante. La RED III está en proceso de transposición. Nos gustaría que fuera más rápido para tener claras las pautas de futuro, porque muchas decisiones de inversión dependen de lo que ocurra con la regulación. Además, ya estamos viendo planteamientos de la Unión Europea para la RED IV. Aunque todavía no se ha completado la RED III, en nuestras respuestas al Gobierno hemos pedido horizonte más allá de 2030. No basta con fijar objetivos para 2030, porque las inversiones necesarias son muy elevadas y, para justificarlas, hace falta visibilidad al menos hasta 2040.



EE

Directiva RED III:
“Muchas decisiones finales de inversión dependen de lo que ocurra con la regulación”

Decisión de invertir:
“La clave es tener garantizado el consumo con obligaciones o incentivos”

Coches de H2:
“A medio y largo plazo sí veremos coches de hidrógeno en circulación”

Dentro de ese paquete regulatorio, ¿cuáles son los aspectos más prioritarios para el sector?

En las últimas iniciativas de la UE se plantea una simplificación de los trámites e incluso se habla de una ventanilla única. Eso es algo que ya hemos defendido en nuestras respuestas al Miteco y en el grupo asesor del hidrógeno renovable. Estos proyectos tienen una complejidad enorme. Hay que pedir permisos de agua, acceso a la red, evaluación ambiental y muchos otros trámites. Cada permiso tiene sus propios tiempos y no siempre están sincronizados. Al mismo tiempo, un proyecto puede tener concedidas ayudas públicas con unos plazos determinados. Eso genera incertidumbre para los inversores, porque se puede perder una subvención si cualquiera de esos permisos no llega a tiempo.

Hubo años de auge de proyectos, después una cierta ralentización y ahora vemos los primeros FID. ¿Estamos ante un momento más maduro y realista?

Vengo del sector del motor, donde he trabajado durante 35 años. He vivido las distintas montañas rusas del hidrógeno en España. En torno a 2013 también hubo un auge que después se desinfló y volvió más adelante. Un momento clave fue la publicación de la hoja de ruta del hidrógeno, que activó muchas cosas. Pero probablemente hubo proyectos poco realistas, una regulación que quizá no fue lo suficientemente efectiva y paquetes de ayuda que tampoco lo fueron. También hubo algún proyecto especulativo. Al final, la gravedad pone a cada uno en su sitio.

¿Qué horizonte consideraréis realista para empezar a ver un despliegue notable del hidrógeno renovable?

En 2030 ya tienen que estar ocurriendo muchas cosas. Los objetivos de la RED III están fijados para ese año. También debería cumplirse el Reglamento sobre la Infraestructura para los Combustibles Alternativos (AFIR), aunque vamos muy atrasados. Después hay otro hito importante, que es la infraes-

tructura de transporte de Enagás. Si todo va bien, estará lista para 2032, y ayudará a mejorar el mercado porque conectará oferta y demanda, permitirá exportaciones y facilitará el almacenamiento.

Hace poco Exolum y Moeve se incorporaron a Shyne. ¿Qué ha supuesto su entrada en la asociación?

Son dos gigantes dentro de los nueve promotores que tenemos. Su entrada da una solidez tremenda y también viabilidad económica a la asociación. Dicho esto, no queremos crecer mucho. Una de las características de Shyne es la agilidad. En ocasiones hemos organizado reuniones de urgencia en menos de 24 horas porque aparece una consulta pública que hay que responder rápidamente. Podemos reaccionar con rapidez porque no somos demasiados. Queremos incorporar alguno más, especialmente algún consumidor industrial de hidrógeno, como por ejemplo productores de amoníaco, acerías o la industria del vidrio.

Y, en el caso de Moeve, ¿qué implica que llegue con una decisión final de inversión ya tomada?

Es una noticia muy relevante para el sector. En una visita reciente a Bruselas me preguntaron mucho por cuál era el secreto para que Moeve y Repsol hubieran tomado sus respectivas decisiones. Y la explicación es sencilla: la clave es tener el consumo garantizado. Tiene que haber obligaciones regulatorias no solo en el refino y en el transporte, sino también en la industria, o bien incentivos.

Aprovechando tu experiencia en automoción, ¿qué papel puede tener el hidrógeno en la movilidad privada?

Hay un segmento indiscutible para el hidrógeno, que es el transporte pesado de mercancías de larga distancia. Además, en ese ámbito, las baterías lo tienen muy difícil. Nuestra confianza es que el desarrollo del transporte pesado actúe como semilla para otras aplicaciones. Los autobuses de larga distancia también tienen ventajas cuando funcionan con hidrógeno. Respecto a los coches, depende. En España hay largas distancias y un porcentaje elevado de conductores sin plaza de aparcamiento. No digo que ocurra hoy, pero a medio y largo plazo sí veremos coches de hidrógeno. Y si se combinan con tecnología enchufable, se puede tener lo mejor de ambos mundos: usar batería en el día a día y recurrir al hidrógeno en carretera.