

Syntetická paliva, benzín budoucnosti pro Evropskou unii

5D cincodias.elpais.com/companias/2023-03-26/capture-co2-del-aire-y-mezclelo-con-hidrogeno-bienvenido-a-la-gasolina-del-futuro.html

26. března 2023



Cravetiger (Getty Images)

Je to technologie stále v plenkách, ve velmi experimentálním stavu, ale německý premiér Olaf Scholz obrátil naruby evropské projekce ukončení výroby spalovacích aut v roce 2035 na základě tohoto vývoje, stále v kvazi laboratoři. fáze.

Na papíře se nemůže nic pokazit a vypadá to jednoduše; zachycují CO₂ z atmosféry a vhodnou řadou chemických reakcí jej spojují s vodíkem syntetizovaným z vody. Výsledkem této kombinace je syntetický uhlovodík, který lze přeměnit na benzín, naftu a další produkty, které by mohly být použity v současných i budoucích automobilových spalovacích motorech.

Technologie poskytuje nulový výsledek emisí CO₂, protože při jejím použití v automobilových motorech se uvolňuje stejný toxický plyn, který by byl zachycen ze vzduchu, a tím by bylo dosaženo sledovaného cíle, kterým není nic jiného než emisní neutralita. .

Zdá se, že jde o německou sázku, kterou německý kancléř Scholz položil na stůl svým evropským partnerům, aby zabránil uzavření automobilového trhu se spalovacími motory a ochránil tak na druhé straně velmi silný německý automobilový průmysl.

Berlín totiž ve čtvrtek na zasedání Evropské rady přijal návrh Evropské komise na vytvoření nové kategorie vozidel využívajících takzvané e-fuel, jakmile v roce 2035 vstoupí v platnost evropský zákaz prodeje nových aut se spalovacím motorem. poháněná fosilními palivy. Německé ministerstvo dopravy dalo jako podmínku, ano, pevné záruky, o které se tento slib opírá.

Brusel tak ve snaze překonat německé veto zvedl možnost použití syntetických paliv, což není nic jiného než zachování jistoty, že „vozidla, která pracují výhradně s uhlíkově neutrálními palivy, musí také prokázat, že nemohou fungovat s žádným palivem. která není uhlíkově neutrální“, tedy fosilního původu.

Vozy musí obsahovat řídicí systém, který zabrání nastartování vozidla, pokud používají palivo, které není uhlíkově neutrální.

Požadavky Berlína tuto sobotu konečně vykrytalizovaly oznámením výkonného viceprezidenta pro Evropskou zelenou dohodu EK Franse Timmermance, že Brusel povolí od roku 2035 prodej aut na syntetická paliva.

„Dosáhli jsme dohody s Německem o budoucím používání syntetických paliv v automobilech. Nyní budeme pracovat na tom, aby byly normy CO₂ pro automobily přijaty co nejdříve,“ uvedl Timmermans na svém twitterovém účtu.

za jakou cenu?

Samostatnou otázkou, kterou si odborníci stále raději nenechají chytit za prsty, je, kdy bude tato technologie dostupná pro průmyslové využití a poskytne palivo pro evropskou flotilu spalovacích aut, a především za jakou cenu.

Evropská federace Transport & Environment (T&E) již rozhodla a uvádí, že naplnění průměrné nádrže automobilu tímto typem paliva, asi 60 litrů, by stálo asi 230 eur.

„Přemrštěné náklady na syntetické palivo,“ říkají, „by byly v dosahu pouze těch nejbohatších, což by přimělo některé řidiče, kteří se chystají koupit spalovací motory certifikované pro provoz na syntetický benzín, obcházet předpisy a kupovat fosilní benzín v jejich místo“

Podle analýzy vypracované T&E by syntetický benzín „mohl stát v roce 2030 více než 2,80 eur za litr“, což je o 50 % více než současný normální benzín, kvůli jeho „složitému výrobnímu procesu“, který spotřebuje „hodně energie“.

Pokud by tyto výpočty byly nakonec pravdivé a upravené, ačkoliv konzultovaný vědecký konsenzus cenu za litr raději neuvádí, byl by to absolutně nepřiměřený údaj ve srovnání se současnými cenami pohonných hmot a ve srovnání se současnou cenou nabíjení baterií typu elektromobilu polovina.

„Dekarbonizace současnou dostupnou technologií je velmi nákladná, neexistují dvě cesty,“ říkají konzultovaní odborníci. "Ale to platí obecně." Například instalace ultrarychlé nabíjecí stanice pro elektromobily stojí v průměru 300 000 eur a 50 000 eur, pokud jde o střední rychlost.

Repsol

Navzdory skepsi a nedůvěře, s níž je vývoj této technologie pozorován, se všechny velké ropné společnosti pustily do výroby a vývoje paliv, aniž by začínaly z fosilních zdrojů. K vývoji tohoto syntetického paliva, jak bylo nazýváno, oznámila společnost Repsol v loňském roce své rozhodnutí spojit síly s mocnou saúdskou skupinou Aramco. Jeho cílem, pokud konečně kombinace a sled chemických reakcí nezbytných k výrobě tohoto typu paliva dostatečně osvětlí

průmyslovou a ekonomickou proveditelnost, je vyvinout jej v průmyslovém zařízení v Bilbao společně s britskou společností Johnson Matthey a francouzskými společnost Axens.

Jak tehdy společnost uvedla, „projekt vykazuje významný pokrok ve fázi inženýringu, což umožní brzké zahájení fáze výstavby, na kterou bude vyčleněna celková investice 103 milionů“. Dost na to, abychom postavili továrnu schopnou generovat roční produkci 2 100 tun udržitelného paliva pro auta, nákladní auta, lodě nebo letadla bez nutnosti provádět úpravy motorů.

Repsol v zásadě ujistil, že CO₂ zachycený v Petronoru bude použit k pohonu elektrárny a bude instalován 10 MW elektrolyzér, který bude využívat obnovitelnou energii k výrobě vodíku.

Pětidenní program

Nejdůležitější ekonomické události dne s klíči a kontextem k pochopení jejich rozsahu

dostat to