La electromovilidad es el camino elegido por Volvo Buses para el transporte urbano en el futuro

Seminario informativo en Madrid con la participación de expertos, operadores y proveedores de energía

Jueves, 24/04/2014



Ganser, Sandstrom y Jobson, durante sus respectivas intervenciones.

NEXOBUS.com / Madrid albergó ayer el Seminario de Electromovilidad de Volvo Buses, un evento en el que la marca pretendió explicar su apuesta por la electricidad como energía del futuro para el transporte en el entorno de las ciudades. Mañana publicaremos la segunda parte de lo sucedido durante esta interesante jornada.

El evento lo inició Oscar Martirena, director comercial de Volvo Buses, explicando que la coyuntura económica y el crecimiento de la población en las ciudades, que será el 70% de 9.000 millones de habitantes en todo el planeta en 2060, "necesita urgentemente de nuevos sistemas de transporte. Estamos en un momento clave de la historia del transporte, iniciando un ciclo nuevo y desconocido, por lo que las decisiones que ahora tomemos marcarán el futuro del Sector y de las ciudades".

A continuación, Daniel Ganser, investigador del Instituto suizo de Investigación por la Paz y la Energía, realizó una amplia y amena exposición acerca de las razones por las que debemos eliminar, o al menos minimizar, el consumo de combustibles fósiles como el gas y el petróleo, indicando que se consumen 88 millones de barriles al día, que las energías renovables solo son un 14% del total de la energía consumida y que "es necesario que el dinero, que ahora está en los sectores del gas y el petróleo, migre hacia combustibles alternativos. Tenemos que gestionar esta transición, porque en muchos países se produce petróleo a 10 dólares y se compra a 100. Es necesario pensar a largo plazo". En cuanto al gas natural, mencionó que la producción en muchos países irá en descenso, afirmando que su sueño es "una electricidad producida a partir de energías renovables", con el horizonte en el año 2050.

La visión de Volvo

Jessica Sandstrom, vicepresidente de CityMobility en Volvo Buses, y Edward Jobson, director de Medio Ambiente, fueron los encargados de exponer la posición del fabricante sueco. Sandstrom redundó en los cuatro pasos de la estrategia de Volvo para el transporte público: diesel, híbrido, híbrido eléctrico y eléctrico, haciendo especial hincapié en el híbrido enchufable/recargable, que lleva varios meses de pruebas en Gotemburgo con una reducción del 70% en el consumo, del 60% en la energía que necesita y del 90% en emisiones de partículas y de NOx. Es la clave de "una solución completa de transporte, que incluye el producto, el seguimiento po GPS, los sistemas de carga rápida y el incremento de la velocidad comercial". Para ello, "necesitamos socios en el proyecto que puedan actuar a modo de Consorcio, desde las autoridades de cada ciudad hasta los proveedores de energía y de estaciones de suministro, y por eso buscamos una estrategia global que sea aplicable en cualquier ciudad y por cualquier operador".

Por su parte, Jobson aportó datos comparativos de la eficiencia de los autobuses y autocares en entornos urbano, suburbano e interurbano, destacando que los productos de Volvo mejoran la media del Sector. Para él, "un sistema optimizado de transporte se compondría de vehículos BRT en las líneas de mayor densidad y desde los aeropuertos y estaciones, híbridos en las líneas que abastecen a las anteriores y también híbridos, junto con los eléctricos puros, en el centro de las ciudades". Adelantó que las pruebas con el urbano eléctrico comenzarán en un año para ser comercializado dentro de dos, así como la llegada de los chasis low entry para el suburbano y el fin del ciclo de vehículos Volvo propulsados con GNC.

Acerca del híbrido enchufable, explicó que sus recargas pueden ser por inducción o por conducción, que pueden durar entre 30 segundos y seis minutos, y que un minuto de recarga equivale a 2 km en funcionamiento eléctrico puro, aunque se tiende a la estandarización de los sistemas.