

Aragón se engancha al hidrógeno con su segundo centro de repostaje

La nueva hidrogenera, ubicada en Walqa, posiciona a la región en la experimentación con esta tecnología

La instalación será un paradigma ecológico porque el H2 que se servirá es producido con renovables

J. HERAS PASTOR
jheras@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

El hidrógeno comunicará Zaragoza y Huesca por carretera. La movilidad entre estas dos ciudades aragonesas, y por buena parte del territorio de la comunidad, pronto podrá realizarse con vehículos de pila de combustible sin riesgo de quedarse con el depósito vacío, lo que posiciona a la región en la experimentación con este tipo de modelos. Será posible gracias a la puesta en marcha en el Parque Tecnológico Walqa de la segunda hidrogenera de España, que se sumará a la ya existente en la capital aragonesa, una instalación pionera que se creó con motivo de la Expo aunque ahora no está operativa.

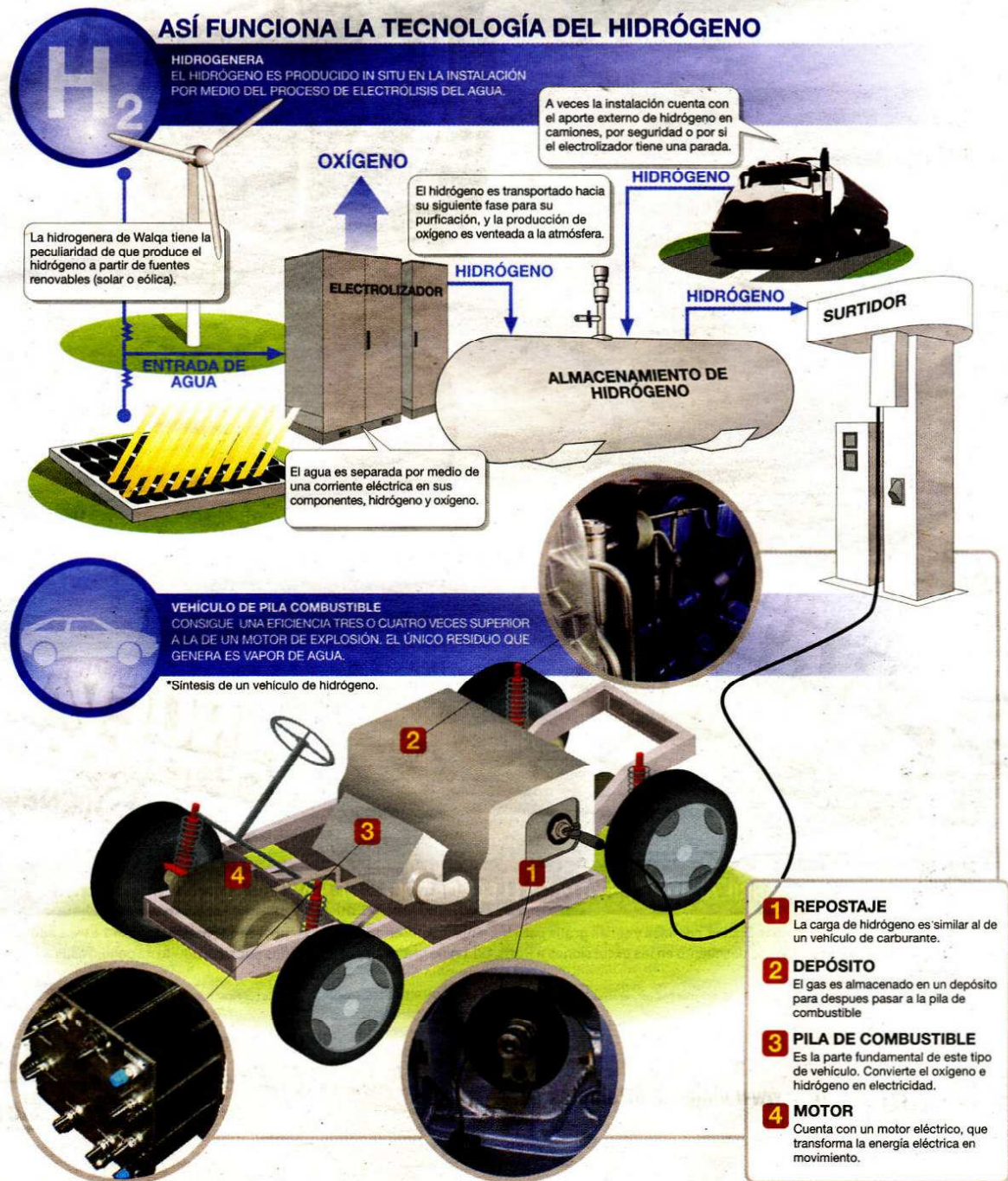
El principal handicap para el impulso de nuevos modelos de propulsión en el transporte es la carencia de infraestructuras de repostaje, cuya implantación es compleja y costosa. Así ocurre con los vehículos eléctricos enchufables, tan en boga en la actualidad, pero también con los de pila de combustible, que transforma el hidrógeno en electricidad. Por ello, estos están encuadrados igualmente en la familia de los eléctricos pero con más ventajas. Entre ellas, un menor tiempo de recarga y una mayor autonomía.

REFERENTE INTERNACIONAL / Aragón se ha convertido en referente internacional en esta modalidad por la apuesta política del Ejecutivo autonómico, que se escenifica en la Fundación para el Desarrollo de Nuevas Tecnologías del Hidrógeno en Aragón, ubicada en Walqa. Tras seis años de andadura, esta entidad dará un nuevo impulso a su actividad con la creación de la hidrogenera.

El proyecto está muy avanzado. De hecho, la instalación está prácticamente acabada, ya que la fundación contaba ya con parte de los equipamientos que componen esta instalación. En verano

Pasa a la siguiente página

ASÍ FUNCIONA LA TECNOLOGÍA DEL HIDRÓGENO



Viene de la página anterior

podría empezar a funcionar, una vez que concluyan las pruebas sobre seguridad y obtenga las homologaciones pertinentes.

La instalación de Walqa tendrá la particularidad de que la producción de hidrógeno se realiza a partir de fuentes renovables (solar y eólica). De esta manera, el repostaje en esta estación de los vehículos de pila de combustible supondrá un paradigma de la movilidad sostenible, con cero emisiones de CO₂, tanto en la producción como en el consumo del combustible. La de Valdespartera se alimenta de la red general de electricidad.

MIRANDO A GM // Así las cosas, las dos únicas centros de recarga de hidrógeno de España estarán en tierras aragonesas. Un tercero se promueve en Sevilla. «El fabricante que quiera experimentar con coches de hidrógeno en nuestro país necesariamente tendrá que venir a Aragón», destaca Luis Correas, director de la Fundación del Hidrógeno.

Y entre esas firmas automovilísticas está el anhelo de que General Motors se lance a rodar por la comunidad con sus prototipos de hidrógeno. La multinacional de Detroit –patrona de la fundación y presente en la comunidad con una de las principales fábricas de la marca Opel–, es una de las más avanzadas en esta tecnología. Pero también Tata Motors, asentada igualmente en Aragón (la fábrica carrocería Tata Hispano), es muy activa en este campo.

«Nuestra función es abrir el camino de la experimentación y la I+D, para que después los fabricantes automovilísticos hagan aquí los programas piloto de sus vehículos», apunta Correas. De hecho, la fundación ha tomado como modelo el sistema implantado en Alemania, donde ya existe una red de repostaje de hidrógeno que es aprovechada por firmas como GM y BMW para experimentar con sus modelos de pila de combustible. Para ello, los fabricantes ceden sus vehículos a empresas –por ejemplo, de mensajería– para que los empleen en su actividad cotidiana.

Es una de las ideas que maneja la fundación, pero antes pretende hacerse con una pequeña flota de vehículos de hidrógeno. En este sentido, la entidad promovida por la DGA negocia hacerse con los tres minibus de esta gama ecológica que adquirió la sociedad Expoagua para la celebración de la muestra internacional. ≡

La hidrogenera de Valdespartera no funciona desde el fin de la Expo

EL PERIÓDICO

► La sociedad de la pos-Expo no se pone de acuerdo con la DGA para su cesión

► La instalación, que costó dos millones, lleva casi 20 meses sin prestar servicio

J. H. P.
jheras@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

La hidrogenera de Zaragoza, creada con motivo de la Expo, lleva casi veinte meses sin prestar servicio. Es el tiempo que ha pasado desde que finalizó la muestra internacional. Las negociaciones para la cesión de esta instalación al Gobierno de Aragón han fracasado hasta ahora, lo que ha hecho que esta planta de producción, almacenamiento y distribución de hidrógeno –pionera en España– esté hoy sin explotación, aunque sí operativa para mantenerla y evitar así su deterioro.

Esta situación se produce a pesar de que el proyecto, ubicado en Valdespartera, se creó con el objetivo de que tuviera continuidad y de que la inversión en el mismo ascendió a dos millones de euros, los cuales no están siendo rentabilizados para experimentar con los vehículos de hidrógeno en el transporte.

Fuentes de la sociedad Expo Empresarial, sucesora de Expoagua, aseguran que «está al caer el traspaso a la DGA de la hidrogenera, así como de los tres minibus adquiridos para la muestra.

GM no se olvida del hidrógeno y relanza sus investigaciones

► Reduce la pila de combustible y producirá un modelo en serie en el 2015

J. H. P.
ZARAGOZA

General Motors (GM) no se ha olvidado de la tecnología del hidrógeno. La grave crisis que ha sufrido la compañía y su posterior reestructuración habían disipado su apuesta por esta tipología de vehículos, en la que era una aventajada. Pero parece que la multinacional de Detroit ha retomado la iniciativa, ya que recientemente ha anunciado que ha conseguido reducir el tamaño



► Un surtidor de la hidrogenera de Valdespartera, que se puso en marcha con motivo de la Expo.

Ambas partes llevan meses sin ponerse de acuerdo pero no aclaran los motivos de la falta de entendimiento.

La confusión al respecto es tal, que el propio Ayuntamiento de Zaragoza dio hace tres semanas una respuesta por escrito a IU –en la comisión de Servicios Públicos– que era errónea, ya que responsabilizaba de la gestión de este centro a la DGA.

El nuevo reparto del accionariado de Expo Empresarial –que

se prevé materializar antes del verano– podría agilizar estas gestiones, ya que la DGA pasará a ser el principal accionista de la sociedad en detrimento del Ejecutivo central.

MANTENIMIENTO // No obstante, Expo Empresarial destaca que tanto la planta de Valdespartera como la flota de vehículos se encuentran «en perfecto estado» gracias a las labores de mantenimiento, que en su conjunto supo-

nen un gasto próximo a los 80.000 euros al año.

Si finalmente se produce la cesión, será la Fundación para el Desarrollo de las Nuevas Tecnologías del Hidrógeno la que se haga cargo de la innovadora estación de repostaje y de los tres minibus de hidrógeno. Todo ello sería gestionado de forma integral junto con la hidrogenera que esta entidad está desarrollando en su sede, en el Parque Tecnológico Walqa. ≡

de todo el sistema de pilas de hidrógeno casi hasta la mitad, según informa la prensa especializada estadounidense.

El nuevo equipo ocuparía aproximadamente el mismo espacio que un motor de cuatro cilindros y estaría listo para su producción en serie en 2015, según apuntó Charles Freese, director ejecutivo de GM para esta tecnología.

Además de ocupar un 50% –lo que el motor de hidrógeno del actual Chevrolet Equinox Fuel Cell– pesa casi 90 kilos menos. El Equinox es actualmente uno de los coches de pila de hidrógeno más avanzados. Lleva desde el 2007 participando en un programa piloto de

pruebas en el que lleva 1,3 millones de kilómetros recorridos sin ningún problema. Se trata del proyecto Driveway, considerado como la mayor prueba de mercado sobre las prestaciones de las baterías de hidrógeno.

Este avance pone de relieve que GM no ha perdido el interés por el desarrollo de esta tecnología. Un ejemplo más de que la industria de las cuatro ruedas, a pesar del revés económico, continuará con sus investigaciones sobre este tipo de vehículos. No obstante, los planes de GM se centran ahora en el eléctrico Volt (híbrido enchufable) como alternativa a corto plazo. ≡

Tata Hispano fabrica el primer vehículo industrial de esta gama en España

►► Tata Hispano ha fabricado un vehículo industrial ligero que combina la tecnología eléctrica con la pila de combustible, siendo el primero de estas características hecho en España. El proyecto, copatrocinado por el Ministerio de Industria, se ha desarrollado junto a las empresas Boyacá y Besel. Es la tercera generación del modelo ACE, tras la versión diesel y la eléctrica. Con cero emisiones y cero ruidos, tiene una autonomía de 180 kilómetros y velocidades de hasta 40 por hora.