

E NTREVISTA A: ANTONIO PÉREZ BAYONA, PRESIDENTE DE GM ESPAÑA



Hoy traemos a estas páginas de la revista técnica de CENTRO ZARAGOZA a Antonio Pérez Bayona, Presidente de General Motors España, quien nos da a conocer la estrategia de GM en relación con las fuentes de energía y los combustibles alternativos, y nos desvela los proyectos de futuro de su Grupo en España y en el resto del mundo.

El uso del etanol como combustible en la motorización del Saab 9-5 2.0t BioPower supone una alternativa real y ecológica a la gasolina. ¿Cuál es la estrategia global de GM en lo que a fuentes de energía renovables se refiere?

Uno de los principios de GM es el ser una compañía respetuosa con el medioambiente, ecológica y que trabaja en favor de la movilidad sostenible para garantizar un futuro mejor para nuestro planeta. Por eso GM invierte gran cantidad de recursos en el desarrollo de sistemas de propulsión alternativos.

La estrategia de GM en sistemas de propulsión de

tecnología avanzada tiene como objetivo reducir el nivel de emisiones y aumentar la eficiencia en el consumo sin renunciar a un alto nivel de prestaciones. General Motors trabaja en la mejora y optimización de las actuales transmisiones y motores de combustión interna diesel y gasolina, con más potencia por centímetro cúbico de cilindrada y un menor consumo de combustible y, por tanto, más respetuosos con el medioambiente. Las previsiones apuntan a medio plazo que los tradicionales motores de combustión interna optimizados coexistirán con los vehículos de propulsión híbrida. GM lleva ya tiempo desarrollando sistemas híbridos que han sido probados

con éxito en vehículos de gran tamaño y alto consumo, como por ejemplo en aproximadamente 400 autobuses destinados al transporte público en unas 30 ciudades de Estados Unidos y Canadá. El nuevo sistema híbrido de dos modos de GM llegará al mercado estadounidense en 2007 en el Chevrolet Tahoe y el GMC Yukon, dos SUV – Sport Utility Vehicles – de gran tamaño. A largo plazo, GM apuesta por el hidrógeno como combustible alternativo para contribuir a la movilidad sostenible.

Actualmente, con su modelo 9-5 BioPower, Saab es el primer fabricante de automóviles premium en poder ofrecer en Europa un motor que funciona con bioetanol, un biocombustible obtenido a partir de fuentes de energía renovables.

Acuerdos entre Repsol y Abengoa para la obtención de etanol y biodiesel parecen ser el preludio de la entrada de este tipo de motorizaciones en nuestro mercado. ¿Cuándo estima que rodará la berlina sueca por nuestras carreteras?

Saab participa actualmente en el Proyecto BEST – Bioetanol for Sustainable Growth, Bioetanol para un Crecimiento Sostenible -, una iniciativa coordinada por el Ayuntamiento de Estocolmo y parcialmente subvencionada por la Unión Europea en la que además están involucrados el Ayuntamiento de Madrid y el Ente Vasco de la Energía. En este proyecto también participan otros fabricantes de automóviles, el fabricante número uno en Europa de bioetanol, Abengoa, así como universidades y otros organismos públicos, que están trabajando en acelerar la infraestructura necesaria para el uso de vehículos propulsados por bioetanol en más países, entre ellos España.

Si nuestros planes de trabajo se van cumpliendo según está previsto estimamos que para comienzos del año que viene tendremos las primeras unidades en nuestro país. Previo a esto expondremos una unidad de 9-5 BioPower a finales de mayo en el Salón del Automóvil de

Madrid en el stand de Saab. A lo largo del año está previsto ceder varios vehículos de demostración a las entidades y organizaciones que participan en este proyecto.

La infraestructura de suministro de etanol para esta motorización, que puede funcionar tanto con etanol como con gasolina en cualquier proporción, no parece ser un inconveniente para su funcionalidad. ¿Qué demanda real existe en nuestro país?

El Ayuntamiento de Madrid, el Ente Vasco de la Energía y la Consejería de Medioambiente del Gobierno de Aragón están muy interesados en el desarrollo de este combustible alternativo, aunque de momento la demanda privada podemos afirmar que no existe.

Por otra parte Abengoa que es el mayor productor de bioetanol mezclado con gasolina (E5) de Europa está también involucrado en el desarrollo de la demanda de este combustible.

Entendemos que el desarrollo de la infraestructura necesaria no planteará mayores problemas ya que puede progresar en muy poco tiempo, pero para ello deberemos despertar el interés de los diferentes agentes sociales, con el fin de que exista un número mínimo de flota para atraer el interés de los distribuidores.

Las ventajas ecológicas derivadas del uso del etanol como combustible son indiscutibles. Pero, un usuario final, ¿qué ventajas obtendrá cuando adquiera una motorización de estas características?

Las ventajas para el usuario final también son indiscutibles y muy numerosas. El conductor de nuestro Saab 9-5 BioPower 2.0t puede disfrutar de unas mayores prestaciones. Cuando llenamos el depósito con bioetanol E85 incrementamos la potencia en un 20% (de 150 a 180 CV) y un 15% más de par motor (de 240 Nm a 280 Nm) . Otra de las ventajas del Saab 9-5 BioPower es el poder repostar gasolina o bioetanol E85 usando una mezcla en



cualquier proporción. Por tanto, si no hubiese bioetanol en la gasolinera el conductor puede repostar gasolina sin tener que realizar ningún ajuste.

También consideramos muy importante la conciencia social del conductor de este tipo de vehículos al saber que está conduciendo un vehículo limpio y ecológico que ayuda al desarrollo sostenible del planeta.

Sería deseable que los gobiernos tomaran conciencia de esta tecnología y pudieran trasladarlo en forma de incentivo económico al usuario ofreciendo ventajas fiscales para empresas y particulares y un precio de venta al público del combustible competitivo.

La caña de azúcar, el trigo, la cebada o el maíz son materias primas de este alcohol. ¿Puede convertirse GM, en un futuro no muy lejano, en un importante precursor de un sector agrícola español renovado?

La Unión Europea está favoreciendo un cambio de cultivos para usos energéticos. Este cambio de cultivos podría resultar muy favorable para el sector agrícola español, y es evidente que cualquier acción que pueda favorecer este nuevo desarrollo también puede favorecer a nuestra compañía a nivel de imagen, ya que estamos apostando por estas propulsiones alternativas derivadas de los cultivos.

La pila de combustible es otra de las apuestas fuertes de GM. Este sistema es utilizado para impulsar el prototipo HydroGen, cuya funcionalidad ha sido claramente demostrada. Pero, ante el etanol, ¿es el hidrógeno la futura energía renovable del futuro?

GM en sus numerosos estudios considera la coexistencia durante varios años de diversas fuentes de energía, pero la apuesta de futuro para GM es la economía del hidrógeno debido a la previsión de un aumento progresivo de su uso y a que es el objetivo final de su camino hacia las "0 emisiones".

La economía del hidrógeno supondría beneficios no sólo medioambientales sino también económicos, con el surgimiento de nuevos sectores industriales y creación de puestos de trabajo cualificados, al tiempo que se produciría una diversificación del mercado energético, disminuyendo la dependencia de combustibles fósiles como el petróleo y promoviendo el uso de fuentes de energía alternativas, incluyendo las energías renovables.

¿Para cuándo está prevista la comercialización del HydroGen?

El objetivo de GM es diseñar y validar un sistema de pila de combustible en 2010 que sea competitivo con los actuales motores de combustión interna. Los efectos positivos de la tecnología del hidrógeno en el medioambiente y en la energía sólo se notarán cuando los vehículos de

pila de combustible circulen en gran volumen. A tal efecto, el objetivo de GM es comercializar vehículos de pila de combustible a 50 dólares el kilovatio de potencia, una cifra que es comparable a la de los actuales motores de combustión interna.

Junto a los esfuerzos en investigación y desarrollo de la tecnología de pila de combustible, es indispensable el apoyo de las instituciones públicas en cuestiones tan importantes como el apoyo de programas de demostración y el desarrollo de una propuesta global, estable y formal, y armonizada para los temas de seguridad, códigos y normativas. Además, las autoridades también tendrían que favorecer económicamente a los usuarios de esta nueva tecnología y apoyar la organización de una infraestructura del hidrógeno, desde la producción, hasta la distribución y las estaciones de servicio.

Al escuchar conversaciones sobre el Meriva o el Corsa, de forma totalmente automática pienso en la planta de GM en Figueruelas. ¿Cree usted que algún día podré tener a dicha fábrica como referente tecnológico de etanol e hidrógeno en España?

Basándonos en la andadura de la planta de Figueruelas desde sus comienzos hasta la actualidad, podemos afirmar que la factoría de GM en España es una de las plantas más modernas de Europa, que ha recibido numerosos Premios y Certificaciones en las áreas de Calidad y Medioambiente. Los más de 24 años de existencia de la Planta de GM España en Figueruelas, son la historia de una planta industrial que ha estado en proceso constante de mejora para la adecuación de las instalaciones a la más avanzada tecnología y, en consecuencia, a los cambios en los procesos productivos, en los diseños, en las exigencias de calidad y, en definitiva, en las demandas de los mercados.

Actualmente tenemos muchos retos a corto plazo como son la producción a partir de agosto de este año de nuestro nuevo modelo Corsa y la adjudicación del Meriva. Creemos que nuestra misión es ser competitivos en el actual marco global de la industria y haciendo nuestro trabajo bien podremos tener oportunidades en el futuro. ■

