

PLOMO

Existen baterías de muchos tipos. Quedan algunas de níquel, pero el litio le está comiendo el terreno al plomo, un metal pesado muy contaminante. Rebattery también lo aprovecha: lo funde y lo convierte en lingotes.

CERO EMISIONES

Las baterías de los buses urbanos 100% eléctricos, que van colocadas en el techo del vehículo, alimentan el motor. Expulsan cero emisiones y cuando está parado «enmudece».



Irizar presentó el bus urbano 100% eléctrico en 2014; en la actualidad, hay veinte unidades operativas en varias ciudades europeas.

Jon URBE | ARGAZKI PRESS

El Ministerio de Medio Ambiente ha galardonado a doce empresas por sus proyectos sostenibles, entre ellas las vascas Irizar y Rebattery. La primera por su bus urbano 100% eléctrico, que recorre varias ciudades europeas, entre ellas

Donostia; y la segunda, por la recuperación y reparación de todo tipo de baterías. Las doce premiadas irán a la final europea de este distintivo y se medirán con el resto de ganadores en otros estados miembro de la UE el día 27 en Tallín.

Premian los cuidados al medio ambiente de Irizar y Rebattery

Oihane LARRETxea | DONOSTIA

El respeto al medioambiente y la sostenibilidad son batallas que libran muchas empresas en el diseño y desarrollo de sus tecnologías y servicios, aspectos que, de cumplirlos, las hacen más competentes, porque ese es el rumbo; hoy día no se entiende que haya empresas que no lo hagan.

Recientemente, el Ministerio español de Medio Ambiente reconocía con los Premios Europeos de Medio Ambiente a la Empresa la labor de doce firmas de entre las 125 que presentaron su candidatura. Dos de las galardonadas son compañías vascas: Irizar y Rebattery, con sede en Bergara. En ambos casos, se ha reconocido su aportación a la conservación del medio ambiente gracias a sus innovadoras propuestas.

Al grupo Irizar se le ha premiado por el autobús urbano 100% eléctrico que lanzó en 2014 en Donostia y Barcelona. Ahora hay veinte unidades en activo en ciudades como Londres y Marsella, donde precisamente está instaurada la prime-

ra línea 100% eléctrica de todo el Estado francés. A finales de año, además, Bilbo incorporará dos unidades, según avanza a GARA Héctor Olabegoeaskoetxea, director general de Irizar e-mobility. También confirma que tienen un vehículo articulado de 18 metros que está en fase de test.

Explica que la inversión inicial para este tipo de motores es mayor, pero añade que en doce años la rentabilidad se equipara a la de un motor híbrido y diesel, que «envejecen» peor y hace falta mayor mantenimiento. En el caso de los motores eléctricos, la esperanza de vida es de unos 12 o 15 años y las baterías que desarrollan actualmente funcionan de forma óptima durante unos siete años, aunque trabajan para lograr mejoras en ese sentido.

No duda al afirmar que este es el futuro, también la tendencia de las ciudades a la hora de diseñar su movilidad. «Hemos apostado directamente por ello, será predominante. Creemos que llegará un momento de inflexión, el mercado hablará, y queremos estar tecnológicamente prepa-

rados». Por eso se han saltado las tecnologías de gas e híbrida, para «hincarle el diente» directamente a lo eléctrico.

Aparte del motor, también las baterías son totalmente sostenibles y reciclables en un 99%, basadas en tecnología sodio-níquel. Tienen un tamaño «considerable» y un peso aproximado de tres toneladas. «Hay que tener en cuenta que opera unas 16 horas al día haciendo mover un vehículo de 19 toneladas. La Física está ahí», dice Olabegoeaskoetxea. Hacen falta siete horas para su carga y una hora diaria para tareas de limpieza y mantenimiento.

Crear conciencia

Precisamente por su trabajo de reparación y recuperación de todo tipo de baterías ha sido galardonada en la sección de pequeña empresa y microempresa Rebattery.

Reparan las que tienen solución, pero existen otras cuyo arreglo es muy complejo. En esos casos, sustituyen los elementos dañados e introducen piezas que estén en un estado equivalente a la batería. «Pero

vamos más allá –cuenta Benjamín Ballesteros, miembro de la compañía–, porque a veces las refabricamos; aprovechamos todos los componentes de la batería y el resto lo sustituimos, dejándolas nuevas, incluso con una capacidad mayor».

El porqué de la necesidad de exprimir hasta el límite las baterías responde a un concepto de vida y de existencia. «Rebattery surgió por la preocupación de sus miembros por cómo ha-

cer las cosas de otra manera. La gente tendía a pensar que lo medioambientalmente positivo costaba dinero. Esa percepción no la aceptamos, no es real, y cuando es real es porque no está bien regulado el mercado por parte de las administraciones. Damos un año de garantía y el costo de nuestro producto es como mínimo un 50% más barato», asegura. Al cliente también se le descuenta el valor de la vieja batería en la nueva.

Siguiendo la línea de «aprovechar y reaprovechar», quieren «crear conciencia y fomentar el valor positivo de las acciones». Cree que así la gente se acostumbra más fácilmente a cuidar el medio ambiente a través de sus actos.

El consumo de un móvil y el calentamiento de las baterías

Aprovechamos la charla con Rebattery para preguntar sobre los graves problemas que en algunas de sus baterías ha tenido Samsung. A falta de toda la información, apuntan al propio litio, pues a veces se calienta hasta tal punto que no vuelve a enfriarse; es más, entra en «embalamiento térmico», y sucede lo que todos ya hemos visto. El comportamiento de una batería depende en parte al uso que se le da. «Estoy casi seguro que no ha sido por haber introducido nueva tecnología ni nueva electroquímica, y seguro que está perfectamente testado, pero si los consumos que tiene el equipo nuevo son diferentes, los factores de calentamiento también varían», dice Ballesteros. O.L.