¿Quiere aumentar sus visitas? Ver Tarifas

EnergyNews Su publicidad Aquí Ver Tarifas

Proyecto FABRIC. Beneficios de la recarga dinámica en ruta

Publicado el 17/10/2014

El vehículo eléctrico se está desarrollando bajo la la premisa de la recarga vinculada y la recarga ocasional en estaciones de recarga rápida. Pero entonces, ¿qué sentido tiene la recarga dinámica en ruta? En la siguiente entrevista a Qi Energy nos explican los beneficios de este tipo de recarga desarrollada en el proyecto europeo FABRIC.

¿Cuál sería el objetivo principal de la recarga dinámica en ruta?

La carga dinámica en ruta tiene por objetivo incrementar la autonomía del vehículo eléctrico y, en este sentido, reducir el "efecto de ansiedad" de los conductores a la vez que minora el tamaño de la batería. Esta reducción hace al vehículo más ligero, y por consiguiente mejora la eficiencia energética y también reduce los costes de fabricación. Además, se simplifica la interface entre el vehículo eléctrico y la red, reduciendo la interfaz mecánica y convirtiendo al proceso de carga en algo mucho más sencillo de utilizar. La carga inalámbrica hará que el proceso de carga se realice de forma discreta y cómoda, lo que será muy útil para que la electro-movilidad sea adoptada de forma masiva por los consumidores.

Finalmente, podemos imaginarnos un futuro donde los costes de las infraestructuras de carga dinámica se hayan reducido sustancialmente y largos corredores de recarga se instalen en las ciudades y carreteras comarcales. En este futuro, los vehículos eléctricos que son capaces de recargar dinámicamente, no tendrán que detenerse para repostar, haciendo al vehículo eléctrico incluso más cómodo que los vehículos de gasolina habituales.

¿No sería muy superior el coste de la recarga dinámica al de una recarga rápida?

En el momento en que la tecnología madure y se utilice por más gente, la fabricación a gran escala moverá los precios a la baja significativamente. Por el momento esta tecnología está en fase de prototipo y no podemos comparar sus costes con la recarga estática mediante enchufe que se considera ya madura, pero se esperan reducciones en los costes de fabricación en más de un 80%. La carga dinámica en ruta facilitará el proceso completo de recarga y además nos llevará hacia vehículos eléctricos más ligeros y esta extensión de la autonomía hará que los vehículos eléctricos sean más atractivos para los consumidores.

La viabilidad técnica y socio-económica de la carga dinámica en relación a otras formas de carga se está estudiando en FABRIC mediante un análisis de costes-beneficios en el que Qi Energy participa precisamente como coordinador de algunos paquetes de trabajo asociados a estos estudios.

¿Cuál es más efectiva, la recarga dinámica o la carga mediante enchufe?

Aunque está prevista la valoración completa de ambas tecnologías durante el proyecto, los primeros resultados, incluso derivados de otros proyectos, apuntan hacia que la eficiencia en la transferencia de energía no difiere significativamente entre carga inalámbrica y los sistemas mediante enchufe.

¿Qué peligros existen para el conductor?

La carga dinámica podría tener potenciales efectos sobre la salud por los campos electromagnéticos que se generan o por el riesgo en el caso en que un objeto extraño se interponga en la infraestructura de carga cuando se está transmitiendo energía. En este caso, si el objeto es metálico, se podría calentar excesivamente y causar accidentes. Si hubiera algún ser vivo sobre la plataforma de carga también podría ser fatal. Estos peligros ya han sido identificados y en consecuencia, se están desarrollando técnicas específicas para prevenir estos accidentes. Por ejemplo, cuando se detecta un objeto, la plataforma de carga se desconecta.

Específicamente para los peatones, el conductor y los pasajeros del vehículo en general, no hay peligros previsibles porque en primer lugar, los campos electromagnéticos entre las bobinas de carga se conforman de tal manera que los vertidos laterales se minimizan y en segundo lugar la bobina receptora instalada en el vehículo se dispone en un lugar específico blindado electromagnéticamente minimizando la exposición de los pasajeros del vehículo.

En FABRIC, se estudiará un conjunto muy extenso de requerimientos relacionados con la salud y la seguridad, de acuerdo a la normativa vigente, para guiar el desarrollo de los sistemas de carga dinámica en ruta que sean seguros para pasajeros y peatones.

1. Inductive test site in France 2. Conductive rail test site in Sweden 3. Inductive test site area in Italy

Subir

Utilizamos cookies propias y de terceros para mejorar la experiencia de navegación. Al continuar con la navegación entendemos que acepta política de cookies. Acepto Leer más

¿Para qué FABRIC?

Como ya hemos comentado, el Proyecto FABRIC está orientado a realizar un estudio de viabilidad técnico, económico, social y medioambiental en la carga dinámica de vehículos eléctricos. Permitirá evitar los inconvenientes de las baterías a bordo e incluso la unión entre transporte y las fuentes de energía renovable: Parece que últimamente éste es el único medio para decarbonizar el transporte por carretera y, de este modo, suministrar sostenibilidad real desde una perspectiva socio-económica.

FABRIC recogerá y valorará los requerimientos de los usuarios finales, los elementos tractores de la tecnología y las lagunas tecnológicas que deberán ser superadas para suministrar soluciones lógicas a un coste razonable para la infraestructuras de red y carreteras.

Se darán soluciones avanzadas y se testarán para conseguir la integración total en la red y en la infraestructura de carreteras dentro de la zona urbana y colindante, con objeto de ampliar la cobertura de los futuros coches eléctricos.

El objetivo último es proveer de una contribución fundamental para ver la evolución de la movilidad eléctrica en Europa, identificando los costes y beneficios en términos absolutos, de tal forma que la inversión requerida en los próximos años para la implementación masiva y la explotación pueda ser totalmente definida y cuantificada.

¿Qué sectores componen el consorcio y cuál es el papel de Qi Energy en FABRIC?

El consorcio FABRIC está compuesto por 23 socios en total, de 9 países europeos, divididos en las siguientes categorías:

Fabricantes de vehículos CENTRO RICERCHE FIAT SCPA – CRF, VOLVO TECHNOLOGY AB –VOLVO, SCANIA CV AB – SCA

Operadores Energéticos: IREN ENERGIA SPA – IRE

Gestores de carreteras: TECNOSITAF SPA CON UNICO SOCIO –TECNO, Sanef – SNF

Suministradores de Tecnología: FONDATION PARTENARIAL MOV'EOTEC – VeDeCom , SAET SPA – SAET

Institutos de Investigación: Institute of communication and Computer Systems – ICCS, TRL LIMITED – TRL, KUNGLIGA TEKNISKA HOEGSKOLAN – KTH, Commissariat A L Energie Atomique Et Aux Energies Alternatives – CEA, Fundacion Circe Centro De Investigacion De Recursos Y Consumos Energeticos – CIRCE , POLITECNICO DI TORINO – POLITO, fka Forschungsgesellschaft Kraftfahrwesen mbH Aachen - FKA , Nederlandse Organisatie Voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek – TNO, Universita Degli Studi Di Genova – UNIGE-DITEN,

Pymes: QI ENERGY ASSESSMENT SL – QIE, ENIDE SOLUTIONS .S.L – ENIDE , Associazione Tecnica Dell'automobile Consulting & Solutions SRL – ATA , Applied Mechatronic Engineering & Technologies SRL – AMET, MECT SRL – MECT

Asociaciones: European Road Transport Telematics Implementation Coordination Organisation S.C.R.L. – ERTICO

Qi Energy participa fundamentalmente en el paquete de trabajo 5, que aúna todas las conclusiones del proyecto y del que se derivan los entregables sobre la viabilidad de la tecnología analizada desde todos los puntos de vista. Qi Energy está especializada en desarrollar modelos de negocio de tecnologías emergentes en los sectores de la movilidad y la energía, así que este proyecto casa perfectamente con nuestras líneas estratégicas. En concreto Qi Energy coordina el grupo denominado "External Reference Group" que reúne a expertos sectoriales de todo el mundo interesados en esta tecnología y que tendrán posibilidad de mantener contacto con los socios del proyecto a través de Webinars para enriquecer la discusión técnica y comercial. Así mismo participa en los análisis de viabilidad desde los puntos de vista de la seguridad, la gestión de las operaciones, los modelos de negocio y la sostenibilidad de las infraestructuras de carreteras electrificadas dotadas del sistema de recarga en ruta, el análisis coste beneficio de toda la tecnología, los modelos de negocio para el acceso al mercado, el estudio del ciclo de vida de los elementos que intervienen en esta tecnología y la evaluación final en un escenario de despliegue masivo.

Lanzamiento de la nueva Web. ¿A quién va dirigida? ¿Qué se pretende conseguir?

A través de la nueva página WEB cualquier interesado en la electro-movilidad en general, con un enfoque en la carga inalámbrica dinámica puede informarse de los últimos resultados del proyecto y de los eventos organizados por el consorcio. Además, es un punto de acceso para cualquiera que quiera contactar con el consorcio y además está diseñada para funcionar como puerta de entrada para encuestar no solo a expertos sino también al público en general. Se anunciarán WEBINARS (conferencias WEB) para especialistas en electro-movilidad que estén interesados en los desarrollos del proyecto y que quieran contribuir con sus ideas y puntos de vista. La información para apuntarse se facilitará en el propio sitio WEB. Al igual que en otras Webs de proyecto, también funcionará como herramienta de diseminación y el lugar donde los entregables públicos del proyecto y otros documentos serán accesibles para la comunidad de expertos.

0 0 2 0 g+1 0

Deja un comentario

Your email address will not be published. Required fields are marked *

Name *

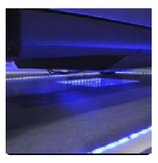
Email *

Código CAPTCHA *

Comment

Enviar comentario

Noticias sugeridas



El proyecto FABRIC estudia la viabilidad de soluciones para la recarga dinámica de futuros vehículos eléctricos

Proyectos Horizonte 2020. 76.880 millones de euros

El mercado de las estaciones de recarga de energia para vehiculos electricos se desarrolla

Proyecto Mobincity para el desarrollo de la movilidad eléctrica

El proyecto Batterie de la UE crea un mapa de puntos de recarga para desarrollar el transporte sostenible

Zemanta

Últimas noticias

qienergy y csp

Genera

Vinculos propios

movilidadeléctrica.com NOTICIAS CHILE

Anunciate

About Me

Repsol no hará prospecciones petrolíferas en Canarias

La cuenta atrás para las prospecciones petrolíferas a pocos kilómetros de Fuerteventura y Lanzarote ya está en marcha. Desde que en agosto, el Gobierno le otorgara la autorización definitiva a Repsol para perforar,

parece que ya no hay vuelta atras. De nada sirve que autoridades politicas, movimientos sociales, ecologistas y cientificos se esfuercen en detenerlo… ¿O si? […]

About Me

Artículos técnicos

La empresa de tecnología Testo lanza al mercado un sistema para evitar el desarrollo de la legionela

En plena crisis del ébola en España, se quedan en segundo plano otras epidemias más localizadas. Es el caso de la legionella, que ya se ha cobrado una decena de personas fallecidas en las ciudades barcelonesas de Sabadell y Ripollet en el último mes. Esta enfermedad se transmite por los sistemas de agua caliente y fría. Por eso, Testo presenta un sistema para detectarla. […]

About Me

Entrevistas

Oportunidades en la nueva gestión de las instalaciones. Entrevista a Juan Temboury, director general de Fortia

El RD 413/2014 y la Orden de retribuciones IET 1054/2014 han provocado un gran cambio en la manera de gestionar las instalaciones renovables y de cogeneración. Juan Temboury Molina, director general de Fortia Energía, nos ofrece en la siguiente entrevista algunos consejos para minimizar los daños y su visión de conjunto del sector de la energía.
[…]

About Me

Informes

Un nuevo informe de KIC InnoEnergy revela que las innovaciones en eólica terrestre reducirán hasta el 5,5% el coste

Más de 25 innovaciones se estima que se desarrollarán en los próximos 12 años, y KIC InnoEnergy, con la consultora británica BVG Associates, ha publicado un informe en el que destaca que para la eólica terrestre se puede esperar una reducción del LCOE (costo nivelado de energía) de un 5,5% hasta el año 2025. Destacan las innovaciones en el rotor de los aerogeneradores. […]

EN EnergyNews TODO ENERGÍA Tel.: 648 017 066

Todos los derechos reservados | © Energy News 2013