

«Málaga será el epicentro de la I+D de Hyperloop en Europa»

Ryan Kelly Director de Comunicación y Marketing de Virgin Hyperloop One



IGNACIO LILLO

ilillo@diariosur.es

«Las capacidades del centro de Bobadilla nos ayudarán a trabajar con los reguladores para certificar los sistemas», declara el directivo de la compañía

MÁLAGA. «Pretendemos hacer realidad una nueva forma de transporte que cambiará el modo en que las personas estamos conectadas y viajamos: en definitiva, nuestra forma de vida». Así define la compañía Virgin Hyperloop One su director de Marketing y Comunicación a nivel global, Ryan Kelly. Vive en Los Ángeles (Estados Unidos) y está vinculado profesionalmente a la empresa desde septiembre de 2016. Además, es profesor de marketing digital. Dias atrás pasó por el congreso South Summit 18, en Madrid, donde atendió a las preguntas de SUR.

—¿Cuánto cree que le queda a Hyperloop para ser una realidad como medio de transporte?

—Ya venimos realizando pruebas desde hace un año en el desierto de Nevada (Estados Unidos) con una cabina ('pod', en el argot), en una infraestructura real, con lo cual supongo que podríamos decir que Hyperloop es ya un medio de transporte. Es realmente emocionante, hace cuatro años estábamos en un garaje y ahora trabajamos con la Autoridad Ferroviaria en el Senado. Probablemente, en este momento el principal desafío al que nos enfrentamos es el escenario regulatorio. Más de dos tercios de los sistemas Hyperloop se ajustan a los estándares existentes: en el sector aeroespacial, ferroviario y automotriz. Pero para el tercero restante necesitaremos un nuevo estándar. Ya hemos comenzado con las primeras etapas del proceso de certificación y esperamos continuar nuestro trabajo con los reguladores, para cumplir con la legislación existente cuando sea apropiado, y colaborar en la creación de nuevas regulaciones donde sea necesario. Es importante que la gente sepa que la fuerza G (el nivel de resistencia que el cuerpo del pasajero va a notar durante el trayecto) es igual que la de un tren de alta velocidad.

—¿Cuándo se podrá ver instalado en servicio comercial por primera vez?

—Nuestro cálculo es a mediados de la próxima década.

—¿Dónde será?



Ryan Kelly, durante su intervención en el congreso South Summit de Madrid. :: sur

LAS CLAVES

Laboratorio de Bobadilla
«En él se desarrollarán, probarán y certificarán componentes y subsistemas de Hyperloop»

Por qué en Andalucía
«Tiene un excelente ecosistema y una amplia base de talento altamente cualificado»

Ayudas públicas
«Estamos convencidos de que los beneficios de una inversión así serán mucho mayores que los costes»

—Estamos trabajando con organismos de todo el mundo para estudiar rutas potenciales y estamos en conversaciones continuas con gobiernos y organizaciones gubernamentales para avanzar en los primeros proyectos. Hasta el momento, nuestra compañía se está enfocando en rutas con los niveles más altos de participación e implicación por parte de gobiernos como el de Estados Unidos, Arabia Saudí, Emiratos Árabes Unidos e India. También estamos trabajando y reuniéndonos con múltiples órganos de gobierno en Europa. (En su presentación pública en Madrid concretó que prevén tener terminada su primera línea en la India en el año 2026).

—El laboratorio de Bobadilla, en Málaga ¿qué va a suponer en el desarrollo de Hyperloop?

—El nuevo centro nos permitirá con-

tinuar avanzando a ritmo alto en nuestro proyecto. En él se desarrollarán, probarán y certificarán componentes y subsistemas que deberán estar listos para su entrada en servicio a mediados de la década de 2020. Las capacidades del centro nos ayudarán a trabajar con los reguladores para certificar sistemas. En última instancia, nos permitirán cumplir nuestros primeros acuerdos comerciales y escalar la

producción para poder satisfacer la demanda futura. Este centro actuará como 'hub' (epicentro) de I+D en Europa, una región muy importante para nosotros por su importancia a nivel global en cuanto a innovación en el sector del transporte y por el trabajo que se puede desarrollar en este sentido con las autoridades de la Unión Europea.

—¿Cuántos ingenieros trabajarán?

—Estimamos que trabajarán unos 250-300 ingenieros de alta cualificación.

—¿Por qué eligieron instalarse en Málaga de todas las opciones que tenían en el ámbito mundial?

—Por varias razones. España es un líder en el sector del transporte, por lo que nos supuso un sitio ideal para albergar un centro de I+D como éste. Opera la segunda infraestructura ferroviaria de alta velocidad más larga del mundo; es el segundo mayor fabricante de automóviles y cuenta con el quinto sector aeroespacial más grande de Europa. Además, la región andaluza tiene un excelente ecosistema y una amplia base de talento altamente cualificado. Con más de 9.000 empresas en transporte y logística, el segundo clúster aeroespacial más grande de España y 20.000 empleados en I + D, Andalucía se está posicionando como un polo para los sectores del transporte y aeroespacial a nivel global. Antequera es un punto geográfico central en Andalucía, además de ser un 'hub' del sector del transporte.

—¿Cuándo podría entrar en funcionamiento el laboratorio de Bobadilla?

—Estamos trabajando para que las tareas de acondicionamiento de las instalaciones se hayan completado a finales de 2019, cuando podríamos empezar a realizar las primeras contrataciones.

—¿Qué papel tendrá el Centro de Tecnología Ferroviaria del Parque Tecnológico (PTA) de Málaga?

—Estamos considerando ahora mismo todas las opciones, pero no hay nada concretado a día de hoy.

—Las ayudas públicas que han solicitado, quién las aportará, el Gobierno central, la Junta de Andalucía, la UE o parte de cada una?

—Estamos teniendo conversaciones al más alto nivel con todas estas instituciones.

—¿Tienen garantías de poder acceder a esos fondos públicos?

—Queremos ser respetuosos con el proceso negociador. Aunque no existen garantías, estamos convencidos de que los beneficios que una inversión así supondrá para la provincia de Málaga, así como Andalucía y España por extensión, serán mucho mayores a los costes que suponga.

—¿En caso de no conseguir las ayudas, desistirán del proyecto en Málaga?

—Como dijimos en el momento de anunciar el acuerdo, la inversión total está sujeta a obtener 126 millones de euros en ayudas públicas, pero estamos convencidos de que los obtendremos ya que, como le decía, los beneficios de este proyecto son potencialmente mucho mayores que los costes en términos de creación de riqueza, empleos, efecto tractor sobre la economía local, etc.