



Volvo lleva las baterías más allá del vehículo con un sistema de 260 MWh

- Volvo proyecta en Suecia una batería de 70 MW y 260 MWh para estabilizar la red y probar nuevas soluciones energéticas estacionarias.



Ver más en www.energias-renovables.com

Volvo lleva las baterías más allá del vehículo con un sistema de 260 MWh

Energías Renovables el periodismo de las energías limpias.

<https://www.energias-renovables.com/almacenamiento/volvo-lleva-las-bater-as-m-s-20260911>

Manuel Moncada

Viernes, 11 septiembre 2026

Según ha explicado la compañía automotriz sueca, Mariestad, al oeste de Suecia, acogerá un parque energético cuya primera fase contará con 70 MW de potencia y 260 MWh de capacidad. La instalación, que podría convertirse en uno de los mayores parques energéticos de Suecia cuando comience a funcionar durante 2027, podrá mantener su potencia máxima durante aproximadamente 3,7 horas si se descarga por completo.

El proyecto permitirá que una instalación vinculada a la industria de la automoción participe también en el sistema eléctrico, porque la futura batería podrá almacenar electricidad cuando exista abundancia de oferta y devolverla cuando aumenten la demanda o las necesidades de estabilidad de la red.

Una fábrica que también ayuda a la red

Aunque Volvo no ha detallado todavía el modelo comercial de la instalación, una batería de estas características podría obtener ingresos mediante el arbitraje eléctrico, los servicios de ajuste y la reserva de capacidad, además de contribuir a gestionar el consumo energético de sus propias actividades industriales.

La compañía señala que el sistema respaldará la estabilidad de la red regional, una función cada vez más necesaria a medida que aumenta la generación eólica y fotovoltaica conectada mediante

inversores y se reduce la aportación relativa de las centrales convencionales.

El emplazamiento funcionará asimismo como banco de pruebas para futuras soluciones energéticas, aunque Volvo no ha concretado qué tecnologías experimentará ni si utilizará exclusivamente baterías nuevas o estudiará aplicaciones estacionarias para celdas procedentes de vehículos.

La identidad del proveedor, el coste de la inversión y el reparto de la capacidad entre las necesidades industriales de Volvo y los mercados eléctricos tampoco aparecen en la información difundida hasta ahora, por lo que el proyecto continúa siendo un anuncio pendiente de desarrollo técnico y financiero.

Dos calendarios diferentes

El parque energético se situará cerca de la fábrica de celdas para camiones y maquinaria eléctrica que Volvo había anunciado anteriormente en Mariestad, pero ambos proyectos siguen calendarios diferentes porque la producción industrial de baterías se ha pospuesto hasta después de 2030.

Esta separación resulta significativa, ya que demuestra que el despliegue de almacenamiento estacionario puede avanzar aunque Europa encuentre dificultades para consolidar una fabricación propia de celdas capaz de competir en precio y escala con los proveedores asiáticos.

De esta forma, Volvo puede comprar baterías en el mercado internacional y utilizarlas para reforzar su suministro eléctrico, mientras mantiene aplazada una inversión industrial mucho más compleja que dependerá de la evolución de la demanda de camiones eléctricos.

El proyecto también anticipa un papel más amplio para las grandes fábricas dentro de la transición energética, porque los centros industriales podrían convertirse al mismo tiempo en consumidores flexibles, propietarios de almacenamiento y proveedores de servicios para las redes eléctricas.

Para España, donde las plantas de automoción y componentes afrontan el doble reto de electrificar sus procesos y reducir sus costes energéticos, el modelo de Mariestad plantea si las fábricas podrían albergar baterías capaces de gestionar su demanda y participar en los futuros mercados de capacidad y flexibilidad.

El alcance real de la apuesta dependerá de conocer quién suministrará las celdas, cómo se financiará la instalación y qué ingresos espera obtener Volvo, unas incógnitas que deberán resolverse antes de considerar el parque energético una nueva línea consolidada de negocio.

Artículos relacionados

- **La gigafactoría de baterías de Zaragoza dará trabajo a 4.000 personas**
- **Liux abrirá una nueva fabrica de vehículos eléctricos en Guadalajara para producir 15.000 unidades al año**
- **La Corporación Mondragón acelera en la carrera del vehículo eléctrico con el foco puesto en China**
- **Navarra quiere liderar la "producción integral de vehículos eléctricos" en España**