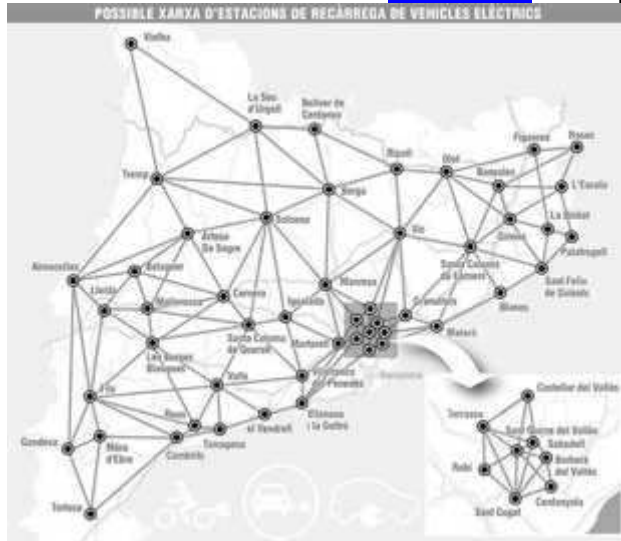


D'aquí a cinc anys circularan per Catalunya entre 80.000 i 100.000 vehicles elèctrics

És la previsió que fan assessors del govern en un estudi en què es proposa la recàrrega dels vehicles de nit i als aparcaments

18/03/10 02:00 - Barcelona - [xavier miró](#) email protegit



1

D'aquí a cinc anys circularan per les carreteres catalanes entre 80.000 i 100.000 vehicles elèctrics, entre motos, furgonetes i turismes, segons preveu el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible (CADS) de Catalunya. És una aproximació feta a partir de les perspectives de desenvolupament del vehicle elèctric (VE) a escala internacional i de les expectatives de comercialització que fan les firmes d'automoció mundials. Sense ser la hipòtesi més optimista, es calcula que el 2015 un 2% del parc mòbil català podria funcionar ja amb motors elèctrics. Aquest consell, que depèn del Departament de la Vicepresidència de la Generalitat, demana una normativa per evitar col·lapses de la xarxa elèctrica i un pla de desplegament d'estacions arreu del país.

El major problema per al subministrament energètic, segons els autors de l'estudi, serà el risc de sobrecàrrega de la xarxa si els usuaris no fan una «recàrrega intel·ligent» dels vehicles. Posem el cas que les magnituds que preveuen els experts es compleixen i Catalunya té una xarxa àmplia de punts de recàrrega de vehicles on els usuaris poden anar en qualsevol moment del dia. Si de manera aleatòria coincidís que molts dels vehicles fessin la recàrrega en un dels moments de màxima demanda elèctrica de la xarxa, es podria produir una sobrecàrrega. Per evitar aquesta situació, els autors proposen un desplegament normatiu en sintonia amb el procés de comercialització i venda dels VE.

Recàrrega de 6 a 8 hores

Amb una normativa reglada de recàrrega, la xarxa no hauria de tenir majors problemes perquè, contràriament al que es podria pensar, aquests 100.000 vehicles no

suposarien un gran increment de la demanda. Fent una previsió de gamma alta de vehicles amb unes bateries de 30 kWh i unes 300 operacions anuals de recàrrega, s'assoliria una demanda de 900 GWh /any, una quantitat d'electricitat inferior a la que poden produir deu parcs eòlics de 50 MW i menys de la meitat de la producció d'una central tèrmica estàndard. L'estudi *Diagnosi i perspectives del vehicle elèctric a Catalunya*, que es presenta en unes jornades avui a l'IDEC-UPF, proposa un model de recàrrega lenta dels vehicles, de 6 a 8 hores, que hauria d'aprofitar les hores vall nocturnes i s'hauria de fer, per tant, als aparcaments. Això exigeix una política de preus de recàrrega que premiï l'ús de les hores vall. S'ha de possibilitar també el model de recàrrega ràpida, a l'entorn de mitja hora, però en determinades estacions preparades per la punta de demanda que representaria i, «possiblement» alimentades amb fonts d'energia independents de la xarxa general.

Preparats en components però no en motors elèctrics

El problema del vehicle elèctric continua sent la bateria, pel límit d'emmagatzematge i pels costos. De les diverses tecnologies sembla que pot acabar imposant-se la d'ió liti. A Catalunya hi ha pocs centres de recerca i indústries del sector i l'estudi adverteix que països com ara els Estats Units, el Japó i la Xina tenen ja molt avançades tant la investigació com la indústria elèctrica. El CADS recomana l'impuls d'un centre experimental –universitats i empreses– de bateries per adquirir coneixements ràpids en càrrega i descàrrega, cicles de vida, avaries i reciclatge, així com un de prototips de diversos models de VE. Aquests centres han d'anar acompanyats d'estudis a secundària i formació professional, tenint en compte que els tallers de manteniment i reparació de vehicles actuals s'hauran d'anar reciclant en les pròximes dècades cap al VE. Pel que fa a components auxiliars de l'automòbil, l'estudi considera que el país té un bon teixit empresarial d'electrònica, electrotècnia i informàtica.

Xarxa d'estacions de recàrrega

Els estudis de mobilitat a Londres indiquen que un 84% dels ciutadans fan un desplaçament diari en vehicle inferior a 20 km i que un 95% dels viatges motoritzats són de menys de 75 km al dia, distàncies plenament assolibles amb els VE actuals. L'estudi del CADS planteja una possible xarxa catalana d'estacions de recàrrega (al gràfic adjunt) que, a més de les grans ciutats del Barcelonès i el Baix Llobregat, situa una cinquantena de poblacions de tot el país. Seria una primera fase del desplegament que hauria de permetre cobrir la demanda de mobilitat, possibilitant com a mínim una recàrrega al lloc de destinació –essencialment laboral– per poder tornar al lloc d'origen domèstic. La xarxa major no ha de ser a la via pública, sinó als aparcaments i als centres comercials. S'hauran de garantir entre quatre i cinc places de recàrrega als pàrquings públics per cada plaça exterior i fins a un 5% del total de places en un termini de cinc anys. S'ha d'ajudar els aparcaments i les empreses privades que ho vulguin fer i situar el repte inicial en un equip de recàrrega per cada 500 habitants, sense comptar els dels aparcaments privats.

Berlín i Londres són el model

El creixement de punts de recàrrega a Europa planteja un horitzó d'entre 360.000 i 700.000 fins al 2015. A Catalunya, Sabadell i Barcelona són pioneres. La primera té punts de recàrrega a la via pública i una flota de VE per als serveis municipals. Barcelona té més d'un centenar de vehicles i té a punt el concurs públic de punts de recàrrega a via pública i pàrquings municipals, amb el repte d'arribar als 190 en dos anys. Els autors de l'estudi consideren Berlín i Londres com els paradigmes de la substitució progressiva del vehicle de combustió de derivats del petroli pel VE. A

Berlín, els vehicles paguen una taxa en funció del seu nivell de contaminació i han de portar un distintiu visible que els retrata en públic. Instal·larà 500 nous punts en un projecte en què participen automobilístiques i elèctriques per estendre'l al país. Londres ha augmentat taxes als contaminants i els ha restringit la circulació a la City. Al 2005 ja tenia una flota de 1.278 VE, la meitat de serveis municipals. Taxes per als contaminants i descomptes, facilitat d'aparcament i gratuïtat de recàrrega per als VE li permet tenir avui ja 15.000 vehicles híbrids i 1.700 VE.