

Per què no arrenca el vehicle elèctric?

Albert Punsola

Sostenible.cat

09-02-2012

La jornada *Vehicle elèctric. Una indústria del segle XXI per a una mobilitat eficient i sostenible* celebrada al Centre Tecnològic Leitat de Terrassa ha posat damunt la taula els obstacles i dificultats que impedeixen una implantació més ràpida dels vehicles elèctrics. La principal conclusió és que, malgrat el retard inicial, la irrupció del vehicle elèctric és inexorable i acabarà per fer-se sentir de manera positiva en un nou concepte de mobilitat i en diversos sectors econòmics: indústria auxiliar de l'automoció; material elèctric; i distribució d'energia. La jornada ha estat organitzada per l'Ajuntament de Terrassa, Red Eléctrica de España, Red Innpulso, i Orbital 40.

El 2011 es van vendre a Espanya uns 800.000 automòbils però només 380 eren elèctrics i uns pocs milers híbrids. La indústria té opinions diverses respecte a aquestes dades. Segons **Fermín Soneira**, gerent de desenvolupament de vehicle complet de SEAT, "els avantatges d'aquests vehicles encara són poc tangibles per als clients i els desavantatges ho són molt". La visió de SEAT -i en general del grup Volkswagen- és que la fase de transició a la mobilitat elèctrica ha començat però serà lenta. Estimen que el 2020 els vehicles elèctrics suposaran només un 5% de les vendes.

En canvi, el representant de Nissan, **Javier Redondo** creu que la velocitat d'implementació en els propers anys serà molt més ràpida del que podien fer pensar les xifres actuals. En la seva opinió "el repte tecnològic no és només de nosaltres els fabricants". Redondo ha manifestat que "**a la forta aposta industrial ha de correspondre una aposta de les administracions en l'impuls de les infraestructures necessàries per a la mobilitat elèctrica**".

El factor urbà clau

Entre les incerteses per als potencials compradors, destaca la duració de les bateries que proporciona als vehicles una autonomia d'uns 170 km sense haver de recarregar. En aquest terreny hi ha dues vies de solució: la millora de les bateries o la introducció de sistemes de recàrrega ràpida o de substitució de bateries com [l' ideat per Better Place](#). Aquesta última possibilitat ja està a l'abast, mentre la primera avança més lentament.

Tecnologia a banda, hi ha un factor decisiu: **el 97% dels desplaçaments motoritzats que es fan Europa estan per sota dels 150 km i són bàsicament urbans o metropolitans**. La tendència estadística a que la major part de la població visqui en zones urbanes reforçaria, per tant, la mobilitat elèctrica. La necessitat de millorar la qualitat de l'aire a nivell local seria un altre element favorable.

Opció hegemònica?

Aquest ha estat un altre punt del debat. **Vicenç Aguilera**, director general de Business Development de Ficosa, ha dit que la mobilitat a mitjà termini no estarà monopolitzada per una sola opció, sinó que estarà constituïda per un ventall ampli de possibilitats: combustibles convencionals, biocombustibles, elèctrics, híbrids, i hidrogen, **Ramon**

Comellas, president de Circutor, ha defensat la idea de que el vehicle elèctric "**està més ben posicionat per prevaler davant dels biocombustibles i l'hidrogen**".

Un aspecte decisiu a favor de l'hegemonia del vehicle elèctric a més llarg termini és el fet que transcendeix la pròpia mobilitat i apareix com una solució als problemes de gestió de la xarxa elèctrica. **Alberto Carbajo**, director general d'Operació de [Red Eléctrica](#) d'Espanya i **Ramon Folch**, socioecòleg i president d'[ERF](#), s'han referit a aquesta qüestió en les seves respectives intervencions. Segons Folch, "**amb un sistema de gestió intel·ligent (smart grids) seria possible integrar 9 milions de vehicles elèctrics a la xarxa i servir les seves necessitats energètiques, sense que fes falta incrementar la generació**". Carbajo ha assenyalat que aquests vehicles "**podrien absorbir els excedents de producció elèctrica que ara es perden perquè es generen en hores on el consum davalla**"; i ha destacat que "**ajudarien a la presència de les renovables en el mix elèctric**".

Resistència al canvi i oportunitat

Tant Ramon Folch com altres participants han fet referència a la resistència al canvi, un factor sociològic que, com en altres processos de transició, també té un paper important en la mobilitat elèctrica. En aquest àmbit Folch ha emfasitzat que "no tenim alternativa", tot referint-se al fet que ja no es podrà comptar amb petroli barat.

Molts dels ponents han convingut en que la mobilitat elèctrica no suposarà una simple modificació de tipologia de vehicle sinó una revisió del mateix concepte de la mobilitat amb nous paràmetres de conducta que portaran a una major planificació per part de l'usuari. A escala col·lectiva es crearan noves possibilitats econòmiques. **Joan Martí**, gerent de dinamització de clústers d'[ACC10](#) ha recordat que "Catalunya té la capacitat industrial i de coneixement per tenir un paper rellevant en aquest sector".