

## La infraestructura per al vehicle elèctric mourà 700 milions a l'any

1. • Diferents indústries treballen en sistemes i models de negoci per recarregar cotxes
2. • El Govern preveu que hi haurà 160 punts de càrrega en el termini de quatre anys



Punts de recàrrega elèctrica a l'hotel NH Constanza de Barcelona. Foto: SERGIO LAINZ

AGUSTÍ SALA  
BARCELONA

De 5.000 a 7.000 milions d'euros, a raó de fins a 700 milions anuals, fins al 2020 són les inversions que la indústria estima necessàries perquè els vehicles elèctrics puguin funcionar sense problemes a Espanya.

Això inclou des de les xarxes públiques de recàrrega fins als punts en domicilis. Aquesta ingent tasca implica un gran nombre de sectors que treballen en sistemes i models de negoci, des d'elèctriques com Endesa, Iberdrola i Gas Natural Fenosa fins a fabricants de material elèctric com Schneider Electric i Circutor; Acciona, la petrolera Repsol i Cepsa i Telefónica. Per cada vehicle es requereixen com a mínim un punt a casa i dos o tres de públics. El Ministeri d'Indústria espera que el 2014 circularan 250.000 d'aquests cotxes per les carreteres espanyoles, a més a més de 750.000 híbrids més –els que combinen el carburant fòssil i l'electricitat–.

PLANS DE FUTUR / El programa Movele, que gestiona l'IDAE, del Ministeri d'Indústria, projecta que hi hagi 2.000 vehicles elèctrics al carrer a finals d'aquest any i 546 punts de subministrament entre Barcelona, Madrid i Sevilla. L'estratègia integral entre el sector privat i el públic, liderada per l'Executiu, calcula que en quatre anys hi pot haver 62.000 punts en domicilis i 263.000 en pàrquings de

flotes. En quatre anys hi pot haver 160 punts de càrrega ràpida. Una de les qüestions essencials és la dels estàndards, com va passar en la informàtica abans de l'aparició del connector universal (USB). «No hi ha actualment cap endoll d'aquest tipus» ni tampoc als pals de recàrrega ràpida, explica Joan Pallissé, de Circutor, pionera en els sistemes de recàrrega. Aquesta firma fa servir un endoll de 16 amperes, l'habitual en els domicilis particulars, i amb capacitat per a uns 3,7 quilowatts (KW) per a recàrrega lenta a les cases i té models d'exterior que funcionen amb targeta de prepagament. La francesa Schneider utilitza endolls de 10 amperes, afirma Manolo Moliner, responsable de Power d'aquesta companyia. Al seu torn, té solucions de recàrrega pública ideades amb Toyota i l'elèctrica francesa EDF, que ja estan en període de proves a França.

**SEGURETAT A LES CASES** / Endesa, per la seva part, aposta per «un estàndard que no sigui el normal» per augmentar la seguretat a les cases, explica Jorge Sánchez, subdirector d'Innovació de l'elèctrica. Aquesta firma i accionista majoritari, la italiana Enel, es van integrar en l'associació CHAdeMO per a serveis de càrrega ràpida, amb Toyota i Nissan, entre altres marques multinacionals. També ha iniciat un pla pilot amb la instal·lació de punts de recàrrega en cabines de Telefónica que es podran fer servir amb targetes de prepagament de l'Ajuntament de Madrid. En paral·lel té firmat un acord amb Cepsa per posar i provar diferents models de pals de recàrrega a la seva xarxa de gasolineres. Gas Natural, per exemple, ha destinat més de set milions d'euros a participar en diferents projectes com Domocell per desenvolupar sistemes de gestió avançada de recàrrega per a garatges particulars i públics. També participa en el pla Movele, així com en l'estratègia liderada per Indústria, com altres empreses.