

# Quin paper per a la motocicleta elèctrica?

---

[Albert Punsola](#)

Periodista

Sostenible, 22-09-2011

---

El [Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Barcelona](#) (CETIB) i la [Diputació de Barcelona](#) han organitzat una jornada tècnica per debatre el rol de la moto elèctrica en els esquemes de mobilitat. La jornada ha tingut lloc en el marc d' [EXPOelèctric](#) una iniciativa per acostar el vehicle elèctric a la ciutadania a través d'un conjunt d'activitats que s'inscriu en la [Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura 2011](#). Si bé la intenció del debat de singularitzar aquest vehicle ha quedat clar que la motocicleta està condicionada per l'evolució general del vehicle elèctric. No obstant això, s'ha posat en relleu l'excepcionalitat de la ciutat Barcelona que, per les seves característiques, podria atorgar a la moto elèctrica un paper estratègic molt més destacat que en altres indrets.

La capital catalana amb una densitat de 16.000 habitants per km<sup>2</sup> i amb una manifesta escassetat d'espai és un escenari òptim per a la moto i més encara per l'elèctrica. De fet, segons **Àngel López**, director del Programa de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, "**el 40% dels desplaçaments en vehicle privat motoritzat a la ciutat es fan en moto**".

**Ramón Pruneda**, responsable de Projectes i Sectors Estratègics a Barcelona Activa, ha assenyalat la rellevància dels vehicles de dues rodes elèctrics ja que, entre els vectors que incideixen en aquest tipus de mobilitat, destaca l'acceptació dels usuaris. En aquest sentit, la predilecció per la motocicleta per una part molt significativa dels barcelonins fa pensar en una transició més fàcil cap a la mobilitat elèctrica. **Barcelona compta actualment amb prop d'un milió de motocicletes.**

## Suport públic o privat?

Un altre aspecte que s'ha constatat en la jornada és que els usuaris difícilment faran el pas cap al vehicle elèctric, si no se senten acompanyats per unes infraestructures de suport, com poden ser els punts de recàrrega. Un tema clau és fins a quin punt les administracions s'han d'encarregar de bastir tots els elements que fan falta perquè cotxes i motos elèctrics puguin circular amb tota normalitat.

Front a aquesta qüestió s'ha posat damunt la taula la importància d'actuar paulatinament, començant per una línia que està a l'abast: **la renovació dels parcs mòbils municipals**, una acció prevista en el [Pacte d'Alcaldes](#). Una dada significativa al respecte és que "la moto és el vehicle dominant en aquests parcs mòbils, tant en unitats com en quilòmetres recorreguts", segons ha afirmat **Ramón Rabella**, cap de l'Oficina Tècnica de Canvi Climàtic i Sostenibilitat de la Diputació de Barcelona.

Representants dels ajuntaments de Terrassa, Sabadell i Barcelona han debatut sobre aquesta renovació, així com sobre les eines de promoció. A les ciutats vallesanes, la visió ha estat matisada. **Marc Cadevall**, cap dels Serveis Tècnics de Medi Ambient i Sostenibilitat de l'Ajuntament de Terrassa, ha recordat "que el vehicle elèctric no és la solució als impactes de la mobilitat urbana però hi ajudarà". Cadevall s'ha mostrat d'acord amb contribuir a l'impuls de les infraestructures. També ha explicat com l'ajuntament aplica importants bonificacions als vehicles elèctrics i híbrids, si bé ha recordat que cal continuar fomentant paral·lelament les alternatives al vehicle privat.

En el cas de Barcelona, **s'ha obert camí l'opinió que la iniciativa privada pot dinamitzar el mercat**. De fet, això ja ha passat amb la instal·lació de punts de recàrrega per part de diferents empreses de serveis. La projecció internacional de la ciutat ha contribuït a aquest interès empresarial.

### **Buscar models de negoci**

Un cas destacat dintre de la iniciativa privada és l' [experiència de Mobecpoint](#) que ha estat exposada pel seu fundador **Pep Bartrés**. Es planteja com un exemple d'instal·lació d'infraestructura de recàrrega per a motos involucrant especialment el turisme que visita la ciutat i que alhora serveix per fer didàctica d'aquest mode de transport. Bartrés ha insistit que cal buscar models de negoci viables per crear un mercat **"i trencar el cercle viciós que suposa el fet que no hi ha demanda de vehicles elèctrics perquè no hi ha infraestructura i viceversa"**.

En el marc de la jornada també s'ha presentat una iniciativa catalana de fabricació de motos elèctriques. Es tracta de Volta, que ha creat un vehicle esportiu d'ús urbà després de detectar una tendència al creixement de la demanda per als propers anys. **Marc Barceló**, enginyer industrial i fundador de l'empresa ha citat [un estudi del RAAC](#) segons el qual hi haurà **21.000 motos elèctriques circulant per Barcelona el 2014**. Barceló ha explicat que "les grans marques tenen desenvolupats models que no s'atreveixen a llençar perquè per ells vendre pocs milers d'unitats és un fracàs". En canvi ha subratllat que "aquests pocs milers per una empresa petita que comença és un èxit".

La jornada tècnica també ha vinculat la mobilitat elèctrica a qüestions energètiques fonamentals com la possibilitat de **trencar l'absoluta dependència dels combustibles fòssils** per part del sector del transport. I en l'apartat dels reptes, tot un capítol a banda: **l'adaptació de la gestió de la xarxa elèctrica a les necessitats dels nous vehicles**, ara minoritàries, però que arribaran a ser massives en el futur.