

"La manca d'infraestructures de suport és un fre a la demanda de vehicle elèctric"



ALBERT
PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-

PUNSOLA-44)

Periodista

Periodista

Pep Bartrés (Sant Andreu de Llavaneres, 1976) és llicenciat en Dret per la Universitat Pompeu Fabra,

30/05/2011



Màster en Dret Internacional dels Negocis per ESADE i és el fundador de Mobecpoint (<http://www.mobecpoint.com/>). Aquesta empresa de serveis de mobilitat ha ideat una solució de recàrrega per a vehicles elèctrics -especialment els de dues rodes- capaç d'adaptar-se a les limitacions de l'espai públic. Bartrés explica la seva experiència en aquest novíssim àmbit de negoci i parla dels obstacles que ha de vèncer la mobilitat elèctrica per obrir-se camí.

D'on va sorgir la idea de crear una empresa de serveis de mobilitat elèctrica?

Doncs és una mica anecdòtic. Parlant un dia amb la meva dona va sortir a conversa el vehicle elèctric i vam veure que un dels problemes fonamentals era la infraestructura que li ha de donar servei, més que no pas el propi vehicle.

¿Quines són les característiques de l'estació de recàrrega?

Havíem de construir una estació que permetés gestionar tota una sèrie de serveis, que fos modular, és a dir, que pogués fer-se més gran o més petita segons les necessitats de l'entorn, que s'integrés bé dins el teixit urbà però al mateix temps que fos visible. I sobretot que fos versàtil en el sentit que permetés la recàrrega a tot tipus de vehicle, cotxe, moto, bicicleta elèctrica, segway. Però sobretot està centrat en la moto.

Per què?

En el cas d'una ciutat com Barcelona el vehicle que té més sentit pel que fa a una implantació massiva del vehicle elèctric és la moto. Per l'espai disponible a la ciutat i per tradició. No fa gaire vaig haver de viatjar a la Xina i me'n vaig adonar que ho tenim molt difícil en el mercat mundial. Ens hem de concentrar en fer coses que sapiguem fer molt bé i, en aquest sentit, la moto elèctrica és una gran oportunitat per la indústria catalana ara que veiem que es tancaran fàbriques.

¿Qualsevol usuari pot fer servir el punt de recàrrega fàcilment?

Cal donar-se d'alta a una pàgina web, aleshores enviem una targeta d'identificació a l'usuari. Aquesta targeta es passa per un lector de l'estació i això permet escollir el punt de recàrrega i el temps i ja està, només cal endollar. Hi ha un servei d'SMS que avisa de quan la recàrrega s'ha acabat. A través dels *smartphones* es poden veure totes les estacions que hi ha i en quina situació -lliures o ocupades- es

troben en temps real. Més endavant hi haurà també la possibilitat de fer una reserva. Les tecnologies de la informació també ens permetran conèixer dades del perfil de recàrrega dels usuaris, historials d'usos de les estacions, per donar el millor servei possible i maximitzar l'ocupació dels diferents punts.

(F)

¿Es requereix molta gent treballant-hi per organitzar tot això o ja ho fan els sistemes informàtics?

La idea era que si feiem una infraestructura prou *intel·ligent* no caldria gaire personal; només un centre de control des del qual es pogués gestionar els punts mobecpoint de forma remota. Ara, si hi ha una incidència mecànica, doncs caldrà anar al punt a solucionar-la. És tot un repte perquè a mesura que augmenta el nombre de vehicles la gestió es complica. Aleshores, si el sistema creix, hi ha una oportunitat de generar ocupació per a enginyers i informàtics.

Hi hagut traves burocràtiques per instal·lar aquestes estacions?

No, al revés. L'ajuntament de Barcelona i en concret el departament de Mobilitat ens ha donat les màximes facilitats i fins i tot ens hem assegut amb ells per veure quins serien els punts idonis per posar els primers mobecpoints. Volíem començar a Barcelona, on en tenim quatre i un més pendent d'execució, i properament en posarem també a Cornellà i a Lloret de Mar. Cal pensar que a Barcelona actualment hi ha uns 180 punts de recàrrega, menys del 50% en superfície. En aquest moment ens hem de preguntar com hem d'anar teixint la xarxa per donar seguretat a l'usuari.

Però potser l'usuari encara no hi és...

A les estacions que tenim n'hem identificat alguns però efectivament no hi ha encara una gran massa d'usuaris. Són ciutadans privats i empleats de l'ajuntament com, per exemple, els que fan el manteniment dels semàfors.

¿Creu que l'existència de la infraestructura animarà la demanda?

Per què es va fer en el seu moment tanta inversió en xarxa 3G? I per què tanta xarxa de fibra òptica? Doncs perquè es van pensar que hi hauria una demanda. Doncs aquí ve a ser el mateix. Precisament estem convençuts que aquest dèficit d'infraestructura de suport és el principal fre a la demanda de vehicle elèctric, que ja hi és, però està retinguda.

¿Les estacions actuen com a servei i com a aparador per fer visible aquesta opció?

Així és i pel que fa a l'ubicació vam pensar especialment en els turistes i els universitaris. Per això hem portat a terme dues iniciatives perquè serveixin de reclam. Una amb el gremi d'hotelers per posar punts davant de certs establiments amb 6 motos de lloguer. D'altra banda els universitaris són una població sensibilitzada amb la mobilitat elèctrica i en aquest sentit ens hem posat en contacte amb l'IESE i l'UPC per facilitar l'accés dels estudiants a les motos.

(F)

¿Quina pot ser la influència de les recàrregues anomenades ultraràpides en les infraestructures sobre les que estem parlant i per extensió en la nova mobilitat?

Crec que cometem un error pensant que el vehicle elèctric és com el de benzina. És un altre tipus de producte. I com a tal la forma que té d'obtenir l'energia que necessita per funcionar serà molt diferent i comporta unes pautes de comportament diferents. Per molt ràpid que es faci la recàrrega, no arribarà al minut que es triga en fer benzina. No podem buscar recàrregues que durin aquest temps pensant que si no l'usuari s'haurà d'esperar massa. Si fossin 3 minuts encara seria acceptable però és que estem parlant de 30 minuts i per tant això no és competitiu. Amb el vehicle elèctric no podem fer com ara que sortim de casa i ja passarem per la gasolinera. Caldrà està més atent i planificar. La base de la recàrrega s'haurà de fer a casa una bona estona i després hi haurà tota una sèrie de solucions en el teixit urbà que donaran opcions de completar-la: àrees verdes, parquings públics i privats. I les recàrregues ràpides, com a sistema d'emergència, tindran més sentit a les autopistes. De moment, tampoc se sap que passarà amb aquest tipus de recàrregues, especialment amb les bateries. Caldrà estudiar-ho.

Per tant aquesta qüestió no seria prioritària.

Jo crec que ara ens hem de concentrar més en ajudar a implantar el vehicle elèctric i hem d'apostar per aspectes molt importants com facilitar que es pugui fer la recàrrega base a les cases o a les comunitats de propietaris.

(F)

¿La xarxa elèctrica està prou preparada per aquest nou escenari?

Sí que ho està perquè la demanda de kW i la demanda d'amperatge de les recàrregues dels vehicles són menors que el que necessiten molts electrodomèstics. Altra cosa seria si milers de vehicles recarreguen ràpid al mateix temps. Precisament per aquest motiu s'intenta distribuir el consum en el temps i aplanar els pics de demanda. Però hi ha un altre aspecte important. Tenim un dèficit tarifari d'uns 17.000 milions d'euros que ve de la diferència del cost de generar aquesta energia i el preu que paga el consumidor final i el sistema és insostenible. Quan hi hagi molts usuaris de vehicle elèctric el cost d'aquesta energia potser no l'hauré de subvencionar perquè l'usuari de mobilitat ja està disposat a pagar un preu alt per l'energia: un litre de benzina va a 1,30 euros. Ara importem el 100% de la benzina que consumim. I podem aconseguir baixar aquesta dependència de l'exterior gràcies a l'extensió del vehicle elèctric. Podríem solucionar dos problemes estructurals de primer ordre a la vegada.

És difícil fabricar vehicles elèctrics?

El vehicle elèctric fa més de 100 any que està inventat i el de combustió en bona part es va adoptar per diferenciar-se de la competència perquè era molt més complex tècnicament i aportava valor afegit. Passar de fer motos i cotxes de combustió a elèctrics avui no té cap secret; l'únic gran secret és la bateria. Després, cal dir que en un vehicle elèctric és molt més fàcil introduir-li aplicacions de manera que el propi usuari pugui modificar el software del vehicle i customitzar-lo després de sortir de la fàbrica. Aquí s'obre un gran ventall de possibilitats. Per això deia que el vehicle elèctric és un producte diferent al vehicle convencional.

(F)

És important que els fabricants i les empreses de serveis de mobilitat estiguin en contacte permanent?

Ho és molt perquè els dos àmbits es poden beneficiar mutuament però cal que els poders públics intentin coordinar les coses. La impressió que tenim, com a empresa que ens movem en aquest escenari, és que cadascú fa la guerra pel seu cantó. Tots anem al mateix vaixell però les iniciatives estan descoordinades. Falta lideratge ja sigui des de la banda empresarial com des de la política.

Creu que la mobilitat elèctrica portarà a un canvi cultural pel que fa a la relació que tenen les persones amb el seu vehicle? Arribarà un dia en què la propietat d'un vehicle ja no serà important?

Aquí ja no volem el ferrari -entès com a metàfora- però a la Xina massivament la gent encara somia amb el cotxe espectacular i potent com a símbol d'estatus. D'alguna manera nosaltres ja hem fet un camí d'anada i tornada i ara prioritzem la utilitat, l'eficiència, etc. Allà a la Xina es queden astorats quan se'ls diu que a Barcelona els executius i els notaris van en moto, ells creuen que ha de ser un vehicle pels obrers. Això demostra que en aquest moment estem enfocant la mobilitat amb pragmatisme i la continuació d'aquest camí és ja prescindir de la propietat de la moto. Pel que fa al cotxe ho veig una mica més difícil. El canvi que es produirà segur serà en la manera de planificar els trajectes en funció de l'estat de les bateries. La gent haurà de preveure més per on anirà, el temps que hi invertirà i haurà de conèixer les infraestructures de suport que trobarà pel camí.

Etiquetes: [Catalunya \(/etiquetes/catalunya\)](/etiquetes/catalunya)

[Economia \(/etiquetes/economia\)](/etiquetes/economia)

[Mobilitat \(/etiquetes/mobilitat\)](/etiquetes/mobilitat)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/entrevista/la-manca-dinfraestructures-de-suport-es-un-fre-a-la-demanda-de-vehicle-electric-1>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/entrevista/la-manca-dinfraestructures-de-suport-es-un-fre-a-la-demanda-de-vehicle-electric-1>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

<http://www.diba.cat>

[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)

[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)

[Avis legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)

[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)



<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>



<http://www.twitter.com/xarxasost>



<http://youtube.com/xarxasost>



<rss.xml>