

Qui ressuscitarà el cotxe elèctric?

Albert Punsola (/autor/albert-punsola-44)

Sostenible.cat

21/03/2011

El 2006 Chris Paine (https://en.wikipedia.org/wiki/Chris_Paine) **va dirigir el documental Who killed the electric car?** (<http://www.imdb.com/title/tt0489037/>) **que relatava la connivència entre diversos poders fàctics per ofegar el desenvolupament del vehicle elèctric (VE). Reprenent el fil d'aquella proposta, i en un context més favorable al VE, la taula rodona Qui ressuscitarà el cotxe elèctric? ha ofert una perspectiva general sobre la nova mobilitat en relació al paper dels diferents actors: administracions, empreses i usuaris. El VE de fet ja està ressuscitant, si bé l'hegemonia en el mercat no serà immediata, segons han indicat els diversos experts.**

Un mercat en lenta formació

El discurs mediàtic sobre el VE és superior al volum real de la seva presència al carrer. Actualment hi ha uns **700 vehicles elèctrics matriculats a Catalunya**, sense comptar els híbrids o les bicicletes amb bateries. A Barcelona ciutat en circulen uns 350 i a l'àrea metropolitana un 200, segons les dades aportades per **Patrick Renau**, president de President **Volt-tour** (<http://www.volttour.eu>) Associació Promotora del Vehicle Elèctric. El mercat és incipient.

Responent directament a la pregunta de la taula rodona, **Xavier Amores**, de l' **Institut Català de l'Energia** (<http://icaen.gencat.cat/ca/>) ha dit que al VE "el ressuscitaran molts actors cadascun des del seu àmbit: fabricants, tecnòlegs, empreses, ciutadans". Tanmateix, ha assenyalat que "no serà suficient amb la voluntat del poder públic", tot afegint **"cal estimular la demanda i la creació de models de negocis al voltant del vehicle elèctric que siguin rendibles"**. Amores ha recordat que les plantes de turismes cada vegada fabriquen menys unitats i aposta pel VE com una bona oportunitat per revitalitzar aquesta indústria.

Procés irreversible

Rafael Boronat, **Sociedad de Técnicos de Automoción** (<http://www.stauto.org/inicio.htm>) ha defensat la idea que la formació del mercat vindrà de la necessitat de la propulsió elèctrica per raons ambientals i econòmiques. I ha vaticinat que serà **un procés molt gradual**: "hi haurà una transició on conviuran tot tipus de elèctric, híbrids, els fabricants hauran de seguir millorant els cotxes de motor tèrmic per millorar-los.

Ramon Pruneda, de l'àrea de Promoció Econòmica de l'ajuntament de Barcelona ha explicat que la irrupció del VE "canvia tota la cadena de valor de l'automòbil i és una oportunitat per les empreses que ja estan en el sector per diversificar l'activitat i les que no hi són per entrar-hi". Pruneda ha dit que malgrat la lentitud en la implantació, **"la mobilitat elèctrica no té marxa enrere"**.

El repte de les bateries

Segons Rafael Boronat, **"un dels elements clau és superar la limitació de les bateries"**. En aquest sentit, **Rosa Maria Palacín**, investigadora de l' **Institut de Ciències de Materials de Barcelona** (<http://icmab.es/icmab/index.php>) (ICMB) ha fet un repàs de les diferents tipologies de bateries existents. Actualment les que proporcionen més energia són les d'ió-liti, en contrapartida el seu cost és força elevat. Segons Palacín "la superació del repte que plantegen les bateries -de les quals depèn l'autonomia dels vehicles- és una combinació entre bons materials i bona enginyeria". Palacín creu que

avui encara **no hi ha cap material que compleixi tots les requisits alhora**: potència, llarga vida útil, baix cost seguretat i respecte al medi ambient. "De moment no es pot aconseguir tot al mateix temps", ha subratllat.

Rosa Maria Palacín ha fet una analogia entre la recerca sobre bateries i el funcionament de la indústria farmacèutica en referència al llarg període de temps que transcorre entre les proves en laboratori i l'entrada en mercat. **"Poden passar ben bé 15 anys"**- ha dit. Igualment ha assenyalat que les bateries del futur podrien estar fetes per materials que són els que avui es fan servir.

El paper de l'administració

Un factor teòricament més senzill que l'augment de l'autonomia del VE, és el d'aconseguir una bona xarxa d'infraestructures, en concret de recàrrega. Segons, **Xavier Amores**, l'administració ha de crear un marc d'incentius. **"Es molt important que les organitzacions supramunicipals es coordinin perquè no hi hagi, per exemple, sistemes de recàrrega diferents entre municipis"**, ha indicat.

Ramon Pruneda ha dit que "els municipis poden fer molt pel cotxe elèctric, aplicant ordenances, comunicant-se amb el ciutadà, transformant flotes públiques de vehicles i promovent la implicació de la indústria i els serveis locals". Pruneda ha recordat que actualment "hi ha diverses tecnologies de recàrrega en prova 119 punts a la ciutat". L'aposta de la capital catalana en aquest àmbit no només té una projecció interior centrada de coordinació i implementació d'iniciatives - [Plataforma Live](http://www.cotxeselectrics.cat/live-mobilitat-electrica-a-barcelona.html) (<http://www.cotxeselectrics.cat/live-mobilitat-electrica-a-barcelona.html>). Vol anar més enllà amb una autèntica projecció internacional i per aquesta raó **Barcelona organitzarà el simposi mundial del vehicle elèctric el 2013** el 27è [World Battery, Hybrid, and Fuel Cell Electric Vehicle Symposium and Exhibition](http://www.ev26.org/). (<http://www.ev26.org/>)

Solució per la mobilitat?

Oriol Gallemí, enginyer industrial i investigador de la UPC, ha aportat provocació intel·lectual al debat preguntant al públic si creia que el VE per se podria solucionar els problemes de mobilitat que tenim plantejats. De fet, fins aleshores hi ha hagut un pressupòsit implícit en totes les intervencions de que així era. Però, segons Gallemí, **el VE no modifica el model de mobilitat vigent derivat de la mala planificació urbana i uns paràmetres de conducta respecte al transport que ignoren els costos reals que hi estan vinculats**. Gallemí també ha al·ludit a les externalitats tot recordant que "el VE potser no contaminarà al seu pas però sí en un altre lloc" referint-se a la central on s'hagi generat l'energia.

El dissenyador Industrial **Francesc Vilaró** també s'ha referit a aquesta qüestió coincidint amb els plantejaments de Gallemí i ha afirmat que "els problemes de mobilitat persistiran". Vilaró ha participat en el projecte d'estació de recàrrega de motos elèctriques [Projecte Mobecpoint](http://w110.bcn.cat/fitxers/home/mobecpoint.761.pdf) (<http://w110.bcn.cat/fitxers/home/mobecpoint.761.pdf>). Per la seva banda, Rafael Boronat ha defensat la necessitat d'electrificar les motos i altres vehicles que tenen molta importància en una ciutat com Barcelona com els autobusos i les furgonetes de repartiment.

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

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/noticia/qui-ressuscitara-el-cotxe-electric-0>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/noticia/qui-ressuscitara-el-cotxe-electric-0>)

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)[Avís 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\)](https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888)[http://www.twitter.com/xarxasost\)](http://www.twitter.com/xarxasost)[http://youtube.com/xarxasost\)](http://youtube.com/xarxasost)[\(rss.xml\)](#)