

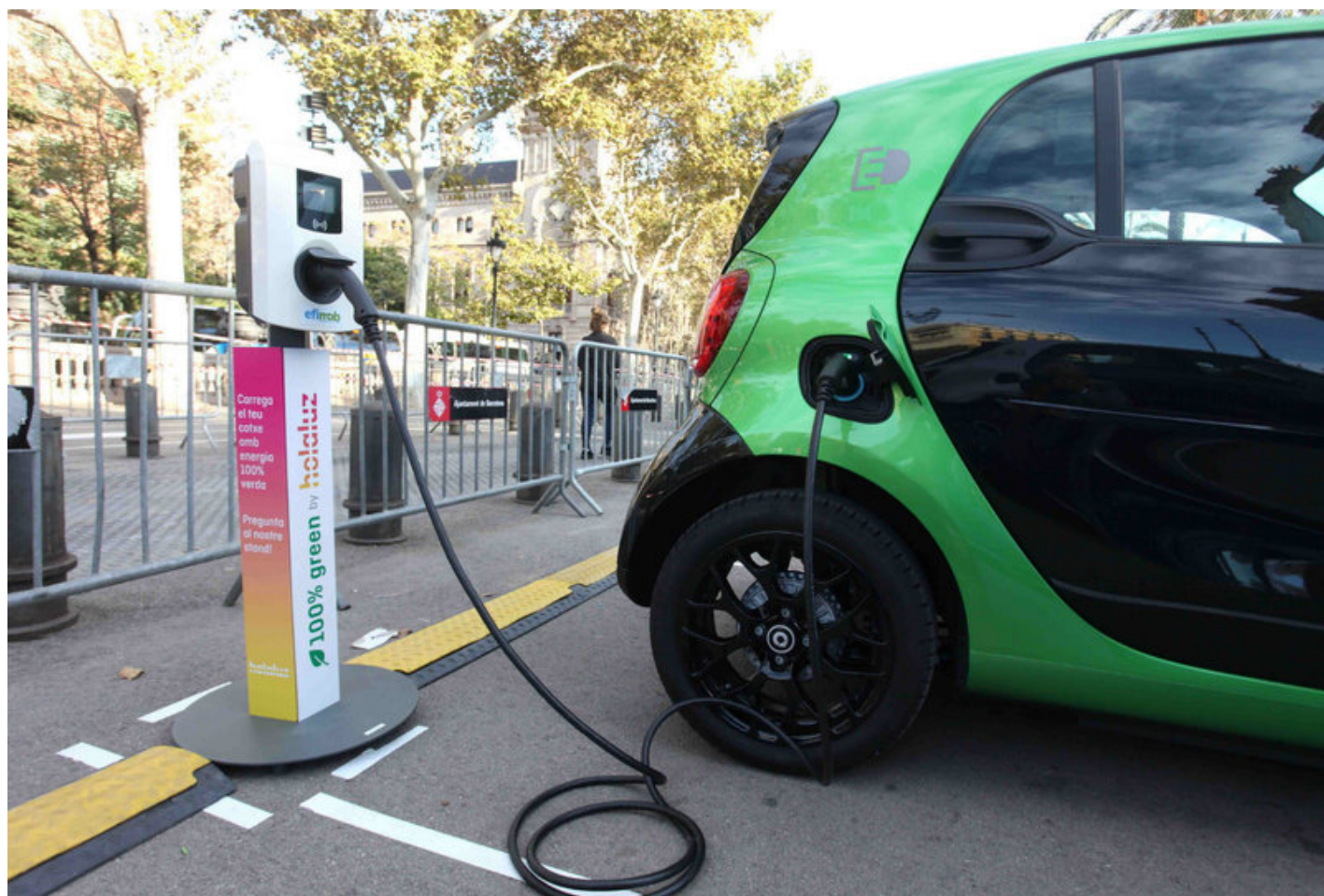
RECULL DE PREMSA

123. El cotxe elèctric

Els ciutadans poden demanar des de dimarts ajuts d'uns 5.000 euros per comprar cotxes elèctrics

El govern presenta un paquet de mesures contra l'emergència climàtica amb 58 milions en indústria i mobilitat

ACN - barcelona - 16 maig 2019



Un cotxe elèctric carregant EPA.

El Govern ha presentat aquest dijous un paquet de mesures per combatre l'emergència climàtica dotat amb 58 milions i que se centra en indústria i mobilitat. Es tracta de mesures que aposten per la mobilitat elèctrica i que volen descarbonitzar la indústria. Del total, 49,5 milions aniran a parar a la indústria i 8 milions a la mobilitat. D'entre aquestes últimes, destaca el pla MOVES que permetrà als ciutadans optar a ajuts d'uns 5.000 euros per la compra d'un vehicle elèctric. Els ajuts, provinents de fons europeus que rep l'Estat i que gestionarà la Generalitat, es podran demanar a partir de dimarts i caldrà complir uns requisits, com entregar un vehicle de més de 10 anys per desballestar.

Després que el passat dimarts el Govern decretés l'emergència climàtica, la consellera Chacon ha presentat aquest dijous un primer paquet de mesures destinades a la indústria i la mobilitat. En aquest darrer apartat l'impuls del vehicle elèctric és un dels punts importants, amb els 7,3 milions del MOVES –pla estatal però que gestionarà la Generalitat-. El director de l'Institut Català d'Energia (ICAEN), Manel Torrent, ha explicat que la previsió és que el DOGC publiqui la línia de subvencions dimarts, moment a partir del qual ja es podran sol·licitar, i ha recomanat als compradors assegurar-se que la rebran abans d'adquirir el vehicle.

Del pressupost total, 1,3 milions aniran a persones físiques i 2 milions a empreses, ja que es vol impulsar també la substitució de les flotes de vehicles de combustió pels elèctrics. Per poder optar a les ajudes caldrà entregar un vehicle de més de 10 anys i amb la ITV passada per desballestar-lo. "El que volem és eliminar vehicles de combustió que estan circulant per d'altres que continuaran circulant però seran elèctrics. Ajudem a canviar el vehicle que està circulant per un de més net", ha resumit.

A banda d'aquests ajudes, el pla també contempla ajuts per a la instal·lació de punts de recàrrega públics i domèstics o vinculats, la implantació de sistemes de préstec de bicicleta elèctrica i l'aplicació de mesures de plans de mobilitat a les empreses.

En l'àmbit de la mobilitat, i amb fons de la Generalitat, es destinaran 864.000 euros a culminar la xarxa ràpida de recàrrega elèctrica a les carreteres catalanes amb l'objectiu que tot el territori disposi d'una estació de càrrega de fins a 120 quilòmetres en un màxim de 30 quilòmetres.

49,5 milions per descarbonitzar la indústria

L'altre gran àmbit d'actuació d'aquest primer paquet és la indústria, on es destinaran 49,5 milions per a la seva descarbonització. Aquest diners es materialitzaran en ajuts per incentivar la inversió en equips productius i auxiliars i també en la instal·lació de sistemes de gestió de l'energia.

Paral·lelament, s'ha posat en marxa una prova pilot dotada amb 100.000 euros per facilitar que les empreses industrials contractin serveis de gestió energètica a proveïdors externs que els facin una auditoria i estableixin com optimitzar l'ús d'energia i reduir els consums i els costos energètics. Es traca d'un programa de cupons, que Torrent ha resumit explicant que és com establir un "metge de capçalera" a les indústries que els permeti reconèixer on estan fallant i què es podria millorar.

Chacon ha explicat que aquest pla està especialment destinat a les pimes que necessiten "assessorament" perquè moltes "no saben per on començar o no tenen l'oportunitat de fer estalvi energètic"

D'altra banda, està en marxa el Pla Renova't Indústria 2019, que fomenta la renovació d'equips auxiliars de plantes industrials per d'altres més eficaços energèticament. Aquest pla també coordina els descomptes i incentius que poden oferir els fabricants i distribuïdors d'equips de la indústria que s'hi adhereixin i els combina amb l'acompanyament a les empreses interessades en substituir la seva maquinària.

Per últim, està previst destinar 8,3 milions més en el marc del Pla Avançsa per a iniciatives i projectes de transició energètica a través de l'impuls al finançament amb préstecs. Aquest pla però està pendent d'aprovar-se al Govern. A més, el Govern està elaborant la llei per la transició energètica, l'avantprojecte de la qual espera presentar el proper mes de juliol.

Chacon critica que han hagut de reclamar els fons a l'Estat

Dels 58 milions d'inversió total en aquests dos paquets de mesures, 49 milions en el cas de la indústria i 7,3 milions en mobilitat provenen de fons europeus que gestiona l'Estat i que fins ara no estaven territorialitzats, segons ha explicat Chacon. La consellera ha detallat que han hagut de recórrer al Tribunal Constitucional per reclamar aquesta territorialització i que gràcies a això Catalunya els rebrà.

Ha insistit que es tracta de diners del Fons Nacional d'Eficiència Energètica, constituït amb aportacions procedents de la tarifa elèctrica, és a dir, dels consumidors, i creat per la Unió Europea (UE). Aquest és el primer any que es territorialitzaran.

Informació publicada al diari El Punt Avui. Dijous, 16 de maig del 2019.

La Generalitat donarà ajudes de 5.500 euros per la compra d'un cotxe elèctric

El govern català incentivarà al transició energètica amb ajudes a la compra de vehicles de zero emissions

Ferran Vital - 14/05/2019



A partir de dimarts vinent els compradors de vehicles elèctrics podran sol·licitar ajudes al govern català per adquirir-los. Tal com va explicar l'ARA, les ajudes, que finalment es publicaran al DOGC dilluns, suposen unes subvencions de 750 euros per a la compra de motocicletes elèctriques, 5.500 euros per a la de cotxes i d'entre 6.000 i 15.000 euros per a la de furgonetes i camions.

Els compradors hauran d'aportar un cotxe de més de deu anys per desballestar per poder accedir a les subvencions en el cas que vulguin comprar un cotxe o una furgoneta lleugera.

El programa no preveu cap mena d'ajuda a l'adquisició de vehicles híbrids o híbrids endollables, i només s'orienta a la compra de vehicles totalment elèctrics

El cotxe a entregar haurà d'haver estat com a mínim durant els últims 12 mesos a nom de la persona que sol·licita la subvenció i haurà de tenir la ITV en vigor, cosa que restringeix molt els possibles destinataris de les ajudes.

El programa neix d'una iniciativa del govern espanyol, però serà la Generalitat la primera administració de l'Estat que el posarà en marxa, amb una dotació econòmica de més de 7 milions d'euros. Aquest pla també està enfocat a afavorir el procés d'instal·lació de nous punts de càrrega ràpida per a vehicles elèctrics en garatges particulars i a la promoció del servei de préstec de bicicletes elèctriques o de mobilitat compartida

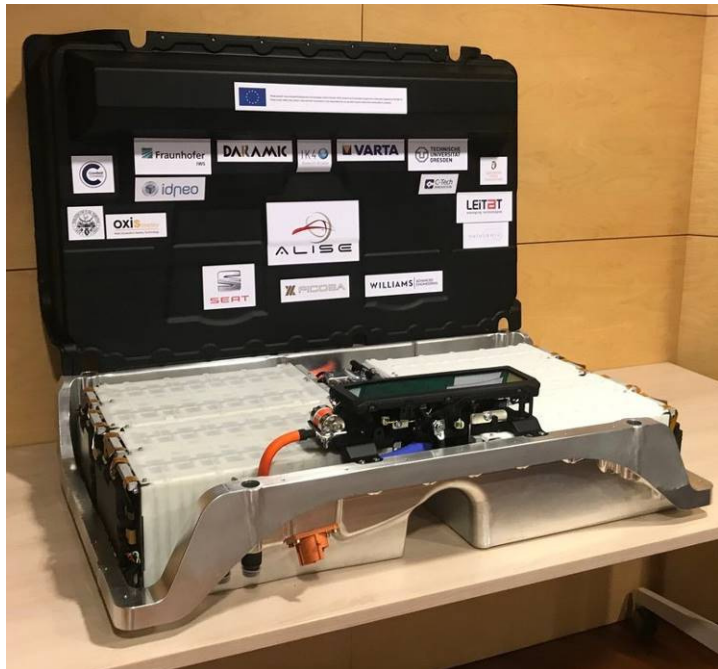
Informació publicada al diari Ara. Dimarts, 14 de maig del 2019.

Un somni que esgota bateries

La creació de fonts d'alimentació per a vehicles més eficaços i respectuoses amb el medi ambient avança a poc a poc, però promet fruits per al 2024

Un projecte europeu coordinat des de Barcelona ja n'ha rebaixat el pes un 15%

Xavi Aguilar - Barcelona - 14 maig 2019



El prototip de la bateria basada en liti i sofre que es va presentar ahir a la seu de la Comissió Europea a Barcelona EL PUNT AVUI.

Per bé que la cursa cap a l'obtenció d'una bateria perfecta (o, sí més no, més eficient i menys contaminant) està resultant especialment llarga, als investigadors no se'ls esgota la paciència. Un consorci internacional liderat des de Barcelona pel centre tecnològic Leitat ja fa quatre anys que treballa en el projecte Alise per obtenir bateries de liti-sofre, més respectuoses amb el medi ambient que les de liti-ió que s'utilitzen actualment, que utilitzen metalls pesants.

L'objectiu és desenvolupar bateries recarregables per a cotxes elèctrics i híbrids més lleugeres i amb més autonomia que les actuals, de manera que Europa, que finança el projecte amb gairebé set milions d'euros, pugui competir amb les tecnologies asiàtiques i nord-americanes que actualment estiren el sector.

Ahir es van presentar a Barcelona els primers resultats del projecte. Es tracta d'una bateria en fase de prototip que ha aconseguit reduir el pes en un 15% i que dura un 10% més al cotxe híbrid i un 2% més al cotxe elèctric. Són xifres que, després d'anys de feina de setze socis (universitats, centres de recerca i

empreses de 5 estats, entre els quals hi ha Seat, Ficosa i Idneo), poden deixar una mica fred, però encara hi ha marge de millora. El coordinador del projecte Alise, Christophe Aucher, de Leitat, assegura que quan es comercialitzin se n'haurà pogut doblar l'autonomia (de 100 a 200 quilòmetres) i també se n'haurà rebaixat encara més el pes, fins a la meitat.

Per arribar a aquest punt, però, encara hauran de passar cinc anys més, quan es culmini un altre projecte, Lisa, que té com a objectiu convertir el prototip en una realitat comercial. Ja està en marxa gràcies a 7,9 milions més de finançament comunitari i permetrà avançar en els objectius sobre el canvi climàtic. També es reduirà així la dependència de primeres matèries com el níquel i el cobalt, que apugen el preu final i generen situacions de desigualtat, i es contribuirà a complir amb els objectius de l'economia circular, perquè es pot donar un nou ús a un subproducte industrial com el sofre. En tot cas, Auscher admet que "queda molt camí per tenir alguna cosa que estigui a punt per posar-se dins d'un cotxe. Cal seguir treballant." Afortunadament, la seva corda no s'esgota.

Informació publicada al diari El Punt Avui. Dimarts, 14 de maig del 2019.

Cent anys de cotxes i innovació a Montjuïc

Avui obre al públic general el 40è saló de l'automòbil de Barcelona, que compleix un segle de vida

Amb presència de 45 marques, cotxes de luxe, elèctrics i connectats, es podrà visitar fins al dia 19 a Fira de Barcelona

E. Garcia - Barcelona - 11 maig 2019



Visitants al Saló de l'Automòbil, que enguany celebra el centenari al recinte firal de Montjuïc M. PÉREZ / EFE.

Més de cent anys portant les novetats del sector de l'automoció als ciutadans de Barcelona avalen els saló de l'automòbil, que avui obrirà les portes al gran públic amb les novetats de 45 marques reconegudes.

El saló, rebatejat com a Automobile Barcelona, confia a batre tots els rècords i superar els nivells de l'edició del 2017, en què el van visitar més de 755.000 persones i s'hi van fer més de 80.000 prevendes de vehicles. El rei d'Espanya va acompanyar el president de la Generalitat, Quim Torra, en la inauguració oficial, ahir a primera hora de la tarda.

Durant les jornades professionals celebrades dimecres i dijous, el grup Volkswagen a Espanya va anunciar que fins al 2022 llançarà 20 vehicles elèctrics purs i 15 d'híbrids i híbrids endollables, i el president per a Espanya de Mercedes-Benz, Ronald Shell, va assegurar que més d'un 40% dels vehicles que es vendran a l'Estat en l'horitzó del 2025 seran electrificats (híbrids de 48 V, híbrids endollables i 100% elèctrics). De fet, la connectivitat dels vehicles i el cotxe elèctric estan centrant la majoria d'innovacions i presentacions del sector.

Entre les novetats del saló, destaquen el Maserati Levante V8 Trofeo, el més potent de la marca italiana i el primer a arribar als 600 cavalls de potència; el potent Ferrari F8 Tributo; l'Audi e-Tron, el primer SUV elèctric de la marca alemanya (82.445 euros); el BMW Serie 8, de 320 CV en dièsel (112.600 euros) o 530 CV en gasolina (140.400 euros), i el Cupra Formentor, el prototip d'híbrid endollable de Seat que està previst que es fabriqui a la planta de Martorell.

Informació publicada al diari El Punt Avui. Dissabte, 11 de maig del 2019.

El cotxe elèctric: la resposta europea

La indústria europea, pressionada arreu del món, ha començat a presentar un seguit de models 100% elèctrics · Us en mostrem els més significatius

Marc Belzunces - 30.03.2019



El-Born, el model 100% elèctric de Seat basat en la plataforma MEB. Font: Wikipedia.

Europa ha excel·lit en la fabricació de vehicles de combustió. De fet, al nostre continent és on s'inventà tant el motor de gasolina, el del dièsel, o el cotxe. Encara avui dia, els turismes europeus són considerats els de millor qualitat, amb els motors més eficients del mercat i els millors interiors, tot i la dura competència nord-americana, japonesa i coreana. Tanmateix, escàndols recents com el dieselgate, la constatació del canvi climàtic i la greu contaminació atmosfèrica

de les ciutats qüestionen el futur del motor de combustió i, per tant, el del conjunt de la indústria europea de l'automòbil. Tot i que amb retard i amb no gaire entusiasme, sembla que finalment els fabricants del nostre continent comencen a apostar pel vehicle elèctric. Aquests darrers mesos n'han presentat uns quants models que es posaran a la venda durant els anys vinents. Repassem quins són els més rellevants.

La pressió sobre la indústria europea de l'automòbil

Hi ha tres grans elements que pressionen aquest sector. D'una banda, com hem dit, la consciència del canvi climàtic i la contaminació de les ciutats, a més de la mala imatge interna arran del dieselgate, que fins i tot ha condemnat alguns directius a la presó. També val a dir que progressivament els governs van introduint limitacions en les emissions dels vehicles. Potser aquest front és el de menys importància, perquè el sector automobilístic europeu és un lobby de pressió molt eficaç al continent, amb capacitat d'influir en les accions governamentals i minimitzar-ne els impactes sobre el negoci, car aprofita el proteccionisme industrial de la UE enfront dels EUA i la Xina.

El segon front de pressió és, precisament, la Xina. A banda promoure empreses locals de vehicles 100% elèctrics, ha començat a establir quotes de producció als fabricants de vehicles de combustió (un 10% inicial que anirà pujant progressivament). A Europa, certament, no hi ha cap obligació de fabricar vehicles elèctrics, però sí a la Xina, el principal mercat automobilístic del món. Els vehicles elèctrics xinesos arribaran ben aviat als estàndards de qualitat europeus, perquè els fabricants tenen més experiència en aquesta nova tecnologia i tota una indústria de bateries inexistente al vell continent. Els anys vinents començarà a arribar a Europa una gran quantitat de models 100% elèctrics de marques xineses.

Si això no fos prou, l'empresa nord-americana Tesla ha fet sonar les alarmes als fabricants europeus. Si bé els directius fins i tot arribaven a menysprear-la en públic, en privat hi expressaven preocupació, admiració i respecte. Equips d'enginyers europeus en desmuntaven els vehicles per estudiar-los en profunditat i se sorprenien dels avenços de la petita l'empresa emergent californiana. L'element definitiu n'han estat les vendes. Durant el 2018 el Model 3 de Tesla ha esdevingut capdavanter als EUA i ha desbancat les empreses europees. Al nostre continent, on només fa un mes que es ven el Model 3, i amb una producció molt limitada, hem sabut fa pocs dies que també s'ha situat capdavanter, no solament en el segment elèctric, sinó en el de sedans mitjans prèmium, i que ha arribat a superar Mercedes, Audi, BMW, Alfa Romeo o Volvo. Malgrat tot, el sector automobilístic europeu ja ho esperava, i ha preparat un contraatac que començarem a veure enguany, però sobretot el 2020.

El grup Volkswagen i el paper de Seat

Juntament amb Toyota, el grup Volkswagen és l'empresa que més vehicles fabrica al món, 10 milions cada any, gràcies a 100 centres de producció a 27 països. Amb seu a Alemanya, és el propietari de marques com Volkswagen, Audi, Porsche, Seat, Škoda, Lamborghini, Bentley, Ducati, MAN o Scania. Ha estat la més afectada pel dieselgate. Tanmateix, és l'empresa europea tradicional que

ha decidit d'apostar més fortament pel vehicle elèctric. El 2017 ja va anunciar que invertiria 70.000 milions d'euros per fabricar-ne 22 milions fins al 2030 mitjançant 70 models diferents.

Però primer ha desenvolupat la plataforma MEB, que és la base que utilitzaran Volkswagen, Audi, Seat i Škoda per fer els seus models. Ha començat a transformar la fàbrica de Zwickau (Saxònia) perquè produeixi exclusivament vehicles elèctrics. Uns 500.000 a l'any a partir del 2020, producció que no ha aconseguit encara ni Tesla. El 2022 s'hi afegirà la fàbrica d'Emdem i parcialment la de Hannover. Ja té una fàbrica de motors elèctrics a Hongria i n'ha començat a construir una altra a la Xina (per produir 300.000 vehicles elèctrics anuals) mentre cerca un lloc per a construir-ne una altra als EUA. També ha arribat a un acord amb la sueca Norhtvolt per a fabricar bateries a Europa. A més, ha començat a orientar bona part dels enginyers al desenvolupament de programari, un àrea en què els vehicles europeus són molt enrere amb relació a Tesla o Apple CarPlay i Android Auto. És una qüestió crítica si tenim present que els vehicles elèctrics estan connectats a Internet les 24 h i que ha d'arribar la conducció autònoma.

El primer vehicle que utilitzarà la plataforma MEB serà de Volkswagen, l'ID. Es tracta d'un utilitari com el Golf, amb 'un preu similar a les versions dièsel d'aquest model', segons el grup alemany. Parlem de menys de 30.000 €, un preu inèdit en el sector. Es podrà reservar a partir del 8 de maig i entrarà en producció al setembre d'enguany. El seguiran durant els anys vinents un multisegment (ID Crozz), una furgoneta (ID Buzz) i una berlina (ID Vizzion). Potser fins i tot un Buggy.

Seat també tindrà un paper molt important. Serà la marca que encapçalarà l'electrificació del grup a la Xina, mentre que a Europa l'equip de Barcelona ha estat designat per a encapçalar el desenvolupament d'una nova plataforma per a models urbans, que ha de permetre un preu d'entrada inferior a 20.000 € per vehicle. Mentrestant, ha presentat el model el-Born, un clon de l'ID amb un disseny més atractiu, que es posarà a la venda durant el 2020. Tindrà 200 CV de potència i una autonomia d'uns 400 quilòmetres, amb una velocitat de càrrega de 100 kW.

A diferència dels anteriors, Audi ja disposa d'un model a la venda, l'e-tron. És un tot camí d'alta qualitat amb 400 CV de potència, uns 400 km d'autonomia i una velocitat de càrrega de 150 kW. A partir de 80.000 €. El 2020 el seguirà un cotxe esportiu, l'e-tron GT, i un tot camí més petit, l'e-tron Q4. L'objectiu d'Audi és que al cap de sis anys un terç dels vehicles que vengui siguin elèctrics. Škoda, per la seva banda, durant el 2020 posarà a la venda el tot camí Vision E, seguit del coupé Vision iV.

Però sens dubte el cotxe del grup VW que més expectació ha creat és el Porsche Taycan, en un començament anomenat 'Porsche Mission E'. La companyia de vehicles de luxe, i símbol dels vehicles de combustió, fa anys que el desenvolupa, amb el desafiament de no decebre els seguidors. Es posarà a la venda el 2019 a partir de 92.000 € i, atès el gran nombre de reserves, la companyia ha afirmat que ampliarà la producció de 20.000 unitats anuals prevista de bon principi. El seguirà una versió multisegment, l'E Cross Turismo. De fet, d'aquest nou model és molt important el fet que es podrà carregar en 15 minuts al 80% gràcies a una nova tecnologia de bateries (de 800 V) i estacions de càrregues de 350 kWh, de manera que és la primera companyia que aconsegueix de superar tecnològicament Tesla.

El grup PSA: Peugeot, Opel i DS

Fa uns quants mesos Peugeot va presentar un prototip elèctric que va deixar tothom bocabadat, l'e-Legend. Tanmateix, és molt poc probable que entri mai en producció. Sí que fabricaran, copiant idees del disseny, l'e-208, l'utilitari urbà de la companyia. Té una potència de 136 CV, una autonomia de 340 quilòmetres i una velocitat de càrrega de 100 kW. Segurament el preu serà de més de 31.000 €. Aquest model també es ven en versió tèrmica (gasolina i dièsel). Durant el 2020 el seguirà, de l'acabada d'adquirir Opel, un nou Corsa elèctric, que substituirà l'Ampera-E. Igualment tindrem una versió elèctrica de la furgoneta Vivaro i del Mokka X. Durant el 2020 DS, la marca d'alta qualitat del grup, posarà a la venda el DS 3 Crossback E-Tense a partir de 40.000 euros.

Jaguar i Mercedes-Benz

El 2018 la companyia britànica de luxe va presentar el seu primer vehicle 100% elèctric, el multisegment i-Pace. Fa uns quants mesos que és a la venda a partir de 80.000 €. Jaguar té el mateix desafiament que Porsche: convèncer els usuaris, amants dels vehicles a combustió. Per aconseguir-ho ha recorregut a un petit truc: en vista del fet que els vehicles elèctrics no fan soroll, l'i-Pace simula el so d'un motor. Té una potència de 400 CV, una autonomia de 470 km i una velocitat de càrrega de 100 kW.

Mercedes-Benz també ha treballat per produir el seu primer vehicle 100% elèctric. Es tracta d'un tot camí d'alta qualitat, l'EQC. La venda s'ha endarrerit, però sembla que arribarà als concessionaris a final del 2019 amb un preu de més de 70.000 €. Tindrà una potència de 408 CV, una velocitat màxima de 180 km/h i una acceleració de 5,1 segons. En el sector comercial, durant el 2019 Mercedes-Benz llançarà l'eSprinter i l'eVito, les versions 100% elèctriques de les seves conegudes furgonetes de repartiment, d'una autonomia d'uns 150 km.

BMW i Polestar

Amb el seu i3, BMW, al seu torn, ja és una veterana dels vehicles elèctrics. Però amb un mercat dominat pels tot camí, el 2020 posarà a la venda l'iX3, d'uns 400 km d'autonomia, 270 CV i 150 kW de velocitat de càrrega. Malgrat tot, potser el model que més expectació ha creat és la versió elèctrica del Mini, a la venda també el 2020.

Finalment, l'empresa sueca Volvo (comprada el 2010 pel principal fabricant automobilístic xinès), mitjançant la seva filial Polestar, dedicada a produir vehicles d'altas prestacions exclusivament elèctrics, ha presentat el Polestar 2, amb la voluntat de competir directament amb el Model 3 de Tesla. Es posarà a la venda el 2020 a partir de 40.000 €, amb una potència de 408 CV i una autonomia màxima de 500 km.

Desafiaments i interrogants

En general, els vehicles que hem vist miren de competir amb les prestacions dels models de Tesla, la gran referència, però amb autonomies i velocitats de càrrega inferiors i amb preus lleugerament superiors. Caldrà esperar la reacció dels compradors, especialment perquè en general són vehicles d'alta qualitat no aptes per a la majoria de butxaques. També haurem de veure si els models presentats serveixen només per a complir normatives, si són una resposta de màrqueting a la pressió que reben, i si la producció serà molt limitada per no perjudicar el negoci dels models de combustió.

Per començar, les marques es trobaran dos esculls molt importants: els concessionaris i la manca d'una xarxa de càrrega. Els primers fan una part molt important del negoci amb el manteniment i les revisions de vehicles als tallers. Però els elèctrics tenen una

fiabilitat molt superior i un manteniment molt menor, és a dir, han de visitar molt menys el taller. És per això que tenen molt més incentiu de vendre vehicles de combustió que no pas d'elèctrics, que a més són més cars d'adquirir. Tesla, per evitar això, no ven en concessionaris de tercers, sinó directament per internet i disposa d'una xarxa pròpia de botigues d'assessorament. Quant a la càrrega, a Europa té una xarxa de supercarregadors que permet de viatjar per tot el continent. Així i tot, ara mateix no n'hi ha cap d'equivalent per a la resta de marques, malgrat que s'han aliat per crear-la. Però no ens hem d'amoïnar per l'endoll de càrrega. Sembla que a Europa tots els fabricants, inclòs Tesla, faran servir l'estàndard CCS.

No hem d'oblidar tampoc que es parteix amb un desavantatge estructural. Si en els vehicles de combustió els motors són la peça clau, on és difícil competir atesa l'extrema complexitat tècnica, en els elèctrics l'element clau és la bateria (els motors elèctrics són molt senzills). Ara mateix la indústria de bateries per a automòbils és exclusivament asiàtica (xinesa, coreana o japonesa) i no hi ha grans instal·lacions de producció al nostre continent. Si la indústria europea vol reeixir en un món electrificat, haurà de començar per aquí.

Informació publicada al digital Vilaweb. Dissabte, 30 de març del 2019.

El cotxe elèctric es perfila com a vehicle del futur

L'empresa gironina Audit Mobility ofereix un servei de recàrrega integral per a empreses i municipis. La Generalitat ha apostat per augmentar els punts de recàrrega de vehicles elèctrics durant el 2019 a tot el territori

ariadna sala - 14.02.2019



El cotxe elèctric es perfila com a vehicle del futur. girona

Els vehicles elèctrics estan cada vegada més implementats al mercat automobilístic. En matèria d'autonomia, s'estan oferint vehicles que ja superen els 400 km a preus cada vegada més competitius. En termes econòmics, el cost de transport d'un cotxe elèctric és inferior als 2€/100km, entre 3 i 4 vegades inferior a qualsevol vehicle dièsel o gasolina, a més d'un menor cost de manteniment i millores en connectivitat i prestacions dinàmiques.

Un dels puntals del seu desenvolupament és la tecnologia de recàrrega, és a dir, la xarxa de punts habilitats per regarregar el vehicle.

De fet, a l'hora de carregar un vehicle elèctric, existeixen 3 tipus de càrrega: la normal, la semiràpida i la ràpida. La primera és l'opció més senzilla però, alhora, la més lenta i consisteix en un endoll de 220 V, per la qual cosa requereix un temps de fins a 20 hores o més.

La càrrega semiràpida, en canvi, té una potència de corrent d'entre 7,4 kW i 22 kW, per la qual cosa permet carregar el vehicle en lapse d'entre 3 i 7 hores. És el més comú per donar cobertura als centres d'oci, hospitals, etc. La més eficient és la recàrrega ràpida, que permet carregar el 80% de la bateria en uns 30 minuts amb uns 50 kW de potència.

La situació cada vegada més normalitzada de l'energia elèctrica a tot el territori fa que hagin sorgit un seguit de demandes associades a aquest sector. És per això que per tal de suplir les carències d'aquesta energia, que d'altra banda cada vegada pren més embranzida, i liderar la reorientació de la indústria cap a l'eficiència energètica va néixer Audit Mobility.

Així, l'empresa ofereix un servei integral de recàrrega per a vehicles elèctrics (disseny, instal·lació i manteniment) que comprèn tant l'abastiment a la via pública o les comunitats de propietaris fins a flotes d'empreses i aparcaments comercials. Mantenint un compromís permanent amb l'excel·lència, Audit Energia desenvolupa les seves activitats entorn les principals necessitats del sector de serveis energètics integrals, posant especial èmfasi en la professionalitat i el rigor en tots els seus processos.

Així, l'empresa ofereix solucions que permeten una menor contractació de potència i així mateix un servei més econòmic. De fet, porta el servei tècnic de l'empresa catalana Circutor a la Província de Girona, i que opera a més de 60 països.

Pel que fa a la via pública, lloc clau per tal d'impulsar una xarxa elèctrica eficient, l'empresa proposa tot el procés d'instal·lació i la seva posada en marxa dels punts de recàrrega i en qualsevol de les seves velocitats, sense oblidar el seu manteniment integral. Així mateix, els punts de recàrrega s'adapten a la potència desitjada pel municipi.

Més punts de recàrrega

En una aposta pel vehicle elèctric, la Generalitat i d'altres Administracions tenen iniciada una xarxa pública que té l'objectiu d'arribar a tot el territori. A les comarques Gironines s'hi poden trobar una quarantena de punts de recàrrega a la via pública, que estan ubicats en més de 32 municipis. Aquestes xifres, però, augmentaran durant l'any gràcies al projecte d'ampliació d'estacions públiques a Catalunya. Ho va anunciar l'Institut Català d'Energia (ICAEN) el desembre passat, posant sobre la taula un pressupost de 854.750 € per tal d'instal·lar 22 estacions noves de càrrega ràpida, que inclouen punts a Figueres, Vilobí d'Onyar i a Sant Feliu de Guíxols. Amb això, Catalunya comptarà amb 88 punts d'estació ràpides, essent l'objectiu de l'ICAEN que aquest 2019 cap punt del territori quedi a més de 30 quilòmetres d'un punt de recàrrega ràpida.

Pel que fa a la recàrrega semiràpida, la Campanya «Del Pla a l'acció 2018-2019» de la Diputació de Girona inclou en una de les seves línies de subvenció l'adquisició i instal·lació d'un punt de càrrega públic per a vehicles elèctrics.

Informació publicada al Diari de Girona. Dijous, 14 de febrer del 2019.

El cotxe elèctric, imparable tot i haver de pagar per carregar-lo

S'amplia la xarxa pública de punts de recàrrega ràpida, que arribarà a les 110 estacions, prioritzant les comarques que no tenen connexió
Empreses i ajuntaments cobraran per l'energia consumida

Elena Ferran - mataró - 4 febrer 2019



La xarxa de punts de recàrrega ràpida es va estenent, de la mateixa manera que augmenta el nombre de matriculacions de vehicles eficients **ORIOL DURAN**.

Els conductors de vehicles elèctrics són una minoria, però el seu creixement no hi ha qui el freni. El volum de matriculacions de cotxes eficients a Catalunya així ho indica i, per satisfer la clientela, les marques d'automòbils es van espavilant per treure al mercat nous models alternatius al dièsel i la benzina.

Segons els experts, la gran "revolució" del sistema elèctric arribarà el 2020 amb la incorporació als vehicles de bateries que donaran més autonomia per recórrer distàncies de fins a 500 quilòmetres. Serà el salt qualitatiu i la garantia per a aquells conductors que fan trajectes llargs i s'han de refiar d'una xarxa de punts de

recàrrega.

A Catalunya, des del 2017, l'Institut Català de l'Energia (Icaen) impulsa el pla Pirvec per abastir el territori de punts de recàrrega. Actualment n'hi ha 88 de recàrrega ràpida, però abans d'acabar l'any el pla preveu superar el centenar. "Volem arribar a municipis i a comarques que ara queden fora del mapa del vehicle elèctric", explica el cap de programes i eficiència energètica de l'Icaen, Lluís Morer.

La nova convocatòria d'ajuts, de cara a l'estiu, donarà prioritat als municipis interessats que no tinguin cap punt d'accés. Els ajuntaments cedeixen l'espai, n'assumeixen el manteniment i ofereixen el servei gratuïtament. Els usuaris tenen una targeta que els acredita per carregar el cotxe sense pagar res a la xarxa que depèn de l'Icaen.

Unificar el pagament

Amb els últims canvis de la llei del sòl, es dona llum verd perquè empreses i ajuntaments puguin cobrar per revendre energia per a la càrrega de cotxes elèctrics. L'Icaen treballa per coordinar i assessorar els ajuntaments que vulguin oferir el servei. "Tots haurien de fer pagar calculant un preu pel temps i l'energia que es consumeix, i fer-ho pel mòbil redueix costos", indica Morer. Els usuaris del cotxe elèctric ja estan acostumats a utilitzar les aplicacions mòbils per carregar el vehicle i fer el pagament a les operadores d'energia que tenen les seves estacions.

L'usuari reclama facilitats a l'hora d'identificar-se i pagar el servei. Dona per fet que el pagament farà que millori el servei i que augmenti la quantitat de punts de recàrrega. Això opina també el director d'Electromaps, Xavier Cañadell, que lidera la plataforma de referència per als usuaris del cotxe elèctric. "Estan a favor que es faci pagar un preu raonable i millorar el servei", assenyala després de conèixer el resultat d'una enquesta que han fet a 1.300 usuaris. Segons Cañadell, que l'usuari hagi de pagar estimularà les empreses per invertir en punts de recàrrega a les benzineres, als centres comercials i als hotels. L'estudi revela que un 80% dels usuaris carreguen el cotxe a casa seva i un 74% el fan servir cada dia per fer rutes interurbanes.

Compartir el cotxe

La cooperativa de consum Som Mobilitat, que fomenta la mobilitat compartida de vehicles elèctrics, també ha vist créixer el volum de socis. Segons explica un dels seus fundadors, Arnau Vilardell, la meitat dels 1.200 associats comparteixen el cotxe elèctric.

Des del 2016, quan es va crear aquesta cooperativa a Mataró, s'han estès pel territori comunitats locals que gestionen i comparteixen un total de setze cotxes. A la capital del Maresme, aquest 2019, n'hi haurà vuit per compartir, i a Olot en tenen tres, a reservar entre veïns i treballadors de l'administració. El mateix passa a Castellbisbal i, en canvi, a Rubí és la clientela del comerç local qui pot provar la conducció elèctrica. A Santa Perpètua de Mogoda és l'Ajuntament el que ho ofereix als veïns. Els dos grups locals de Som Mobilitat de Barcelona i Amposta tenen cadascun un cotxe per compartir.

Informació publicada al diari El Punt Avui. Dilluns, 4 de febrer del 2019.

Noruega, el paradís del cotxe elèctric

Un terç de tots els cotxes matriculats a Noruega durant el 2018 són elèctrics

Ara Motor – 6/1/2019



Noruega és el país del món on els cotxes elèctrics tenen més presència comercial. De fet, un de cada tres cotxes nous matriculats al país escandinau durant el 2018 és totalment elèctric, i el cotxe més venut de l'any a Noruega ha sigut un cotxe totalment elèctric, el nou Nissan Leaf, a certa distància del Volkswagen Golf, etern líder europeu. El podi el tanca un altre cotxe elèctric, el BMW i3, amb un marge estret sobre el fantàstic Tesla Model S.

De fet Noruega vol prohibir la venda de cotxes dièsel i gasolina l'any 2025, i convertir-se així en el primer país europeu que fomenti un parc mòbil totalment electrificat. Curiosament Noruega (país que no forma part de la Unió Europea) és un país productor de petroli que ha decidit invertir els beneficis de l'explotació d'aquest combustible fòssil en incentivar mesures mediambientals i en diverses polítiques socials que han convertit el país escandinau en un dels que tenen més qualitat de vida del planeta.

El govern noruec fomenta la compra de vehicles elèctrics mitjançant polítiques fiscals de discriminació positiva: a Noruega és més barat comprar un e-Golf (Golf elèctric) o un Hyundai Kona elèctric que no pas una de les variants de gasolina.

Amb tot, l'electrificació del mercat noruec també s'entén per les polítiques mediambientals del govern –un 90% de l'energia del país prové de diverses fonts d'energia renovables– i els incentius fiscals per la compra de cotxes de zero emissions (els cotxes elèctrics no paguen IVA i gaudeixen d'un incentiu estatal que supera els 6.000 euros de descompte, per exemple), i per una capacitat adquisitiva alta gràcies als alts nivells de riquesa del país, amb un salari brut anual mitjà que arriba als 61.500 euros (l'espanyol, per exemple, és de només 26.500 euros, menys de la meitat), un dels més elevats del continent europeu.

Noruega ha trobat la fórmula màgica del cotxe elèctric: discriminació fiscal positiva, consciència mediambiental i salaris alts

Per últim, no podem obviar que les societats escandinaves, especialment la societat civil noruega, tenen un grau de consciència mediambiental més elevat que el dels europeus meridionals. De fet Noruega va ser el primer país del món que va prohibir la desforestació (talar un arbre sense permís és un delictes seriós), i la societat civil és un element clau i catalitzador del canvi de paradigma energètic, fins al punt de preferir salvaguardar l'ecosistema i les activitats pesqueres a les illes Lofoten a l'explotació dels rics jaciments de petroli que emmagatzema el seu subsòl.

Informació publicada al diari Ara. Diumenge, 6 de gener del 2019.

Recull de premsa

Juny del 2019

123. El cotxe elèctric

