

L'inaugurat recentment Saló de Frankfurt ha posat el focus en la implementació definitiva del vehicle elèctric. Així, fabricants com Tesla, fa uns dies reiteraven la seva aposta pel mercat espanyol des de Barcelona; Volkswagen ha anunciat una inversió de 20.000 milions d'euros per convertir-se en el líder de la producció de vehicles elèctrics; la Xina vol seguir els passos de Noruega, Holanda, França i Anglaterra i ja ha començat a caminar cap a la reglamentació que possibilitarà la transformació de la potent indústria xinesa en una indústria elèctrica de l'automòbil. Són bones notícies, molt bones notícies, però, compte, ja que ara com ara només són anuncis amb un calendari a mitjà termini. Tot i això, la implementació definitiva del vehicle elèctric ningú la pot situar abans del 2030, i en alguns casos, més enllà del 2040.

Intangibles

Julián Arenas

DIRECTOR D'INNOVACIÓ, TRANSPORT I LOGÍSTICA DE L'INSTITUT CERDÀ



Els grans anuncis de Frankfurt i la realitat

Arriben molt bones notícies sobre el cotxe elèctric, però no s'implementarà definitivament fins al 2030 o el 2040

Aquesta aposta ferma per l'electrificació de la mobilitat planteja, però, encara molts interrogants. Per un costat s'ha de veure si realment la infraestructura elèctrica pot donar resposta a consums generalitzats de cotxes elèctrics. Per un altre costat, cal preguntar-se si l'usuari actual serà el mateix que l'usuari que requereix el vehicle elèctric i les ciutats del futur i, per últim, també s'ha de plantejar què

passa amb la resta d'iniciatives que s'estan implementant en l'entorn d'altres fonts d'energia, com és el cas del gas natural liquat (GNL) i el gas natural comprimit (GNC).

No serà tan fàcil encaixar els plans i les voluntats dels fabricants amb les realitats socials i urbanes dels països i de les ciutats, i en aquest sentit, fa falta encara fer molt recorregut en polítiques de disseny urbà, en polítiques d'hàbits de mobilitat, en polítiques d'inversions per part de les companyies energètiques i en polítiques que impulsin verdaderament l'adquisició d'aquesta mena de vehicles. I per ara no sembla que tothom vagi a la mateixa velocitat ni en la mateixa direcció. I si un país com Noruega encapçala aquesta aposta, (el 40% de vehicles noruecs ja són elèctrics), la resta encara està molt lluny.

El Saló de Frankfurt pot haver sigut un impuls definitiu cap al vehicle elèctric però a la vegada s'ha

d'interpretar només com un tret de sortida per aconseguir els objectius i, en tot cas, s'ha de visualitzar com una realitat que no veurem com a mínim fins d'aquí dues dècades. Això significa, no obstant, que tenim per endavant el temps suficient per coordinar i convèncer tots els agents implicats (administracions, poder legislatiu, energètiques, fabricants, ciutadans...), per generar accions conjuntes que realment ens portin en la mateixa direcció. No fer-ho d'aquesta manera podria significar el caos, en el sentit de tenir un mercat sobresaturat de vehicles elèctrics i unes ciutats i uns països absolutament deficitaris per poder donar resposta a aquestes noves realitats. Podem estar molt contents dels anuncis que s'han fet aquests dies però al mateix temps s'han de tenir també els peus a terra i no pensar que ja està tot aconseguit perquè, en realitat, encara està tot per fer. ≡