

Tothom ja té clar que el vehicle elèctric formarà part de la quotidianitat de les nostres ciutats i que moltes ja han anunciat que tota la seva flota de vehicles de transport públic serà elèctrica. Aquest és el cas de Barcelona, on l'alcaldesa **Ada Colau** s'ha refermat públicament en el compromís de comprar només autobusos elèctrics a partir del 2025.

Ara bé, aquest consens sobre la necessitat d'apostar per l'energia elèctrica com a principal motor de la mobilitat a Europa no és el mateix quan es tracta de plantejar quin model de xarxa de subministrament haurà d'alimentar aquesta nova realitat.

Avui, a Londres i Amsterdam ja tenen problemes amb la potència necessària per carregar tot el transport públic. El mateix passarà a Barcelona a partir del 2025 si es compleix el compromís muni-

Intangibles

Berta Fauró

CONSULTORA EN TRANSPORT I INNOVACIÓ DE L'INSTITUT CERDÀ



Vehicles elèctrics i model energètic

Abans de tot caldrà obrir el debat sobre el paper de les fonts renovables en la nova mobilitat

cipal. Quan tota la flota de TMB sigui elèctrica, es necessitaran uns 400.000 quilowatts al dia, que s'hi s'han de carregar només durant el nit (8 hores) són uns 50.000 quilowatts per hora. En aquest sentit, els experts auguren que el canvi de model involucrarà haver de carregar el cotxe a casa, amb els nostres propis panells solars. No serà recomanable sortir de casa i anar a buscar un punt de càrrega ràpida, do-

nat que aquests només estaran disponibles per a emergències.

A aquest canvi d'hàbits també s'hi afegeix la voluntat que l'aposta pel vehicle elèctric vagi acompanyada del subministrament, gairebé exclusiu, d'energies renovables per al seu funcionament, allò que ja s'anomena l'Smart Charging. Està clar que les renovables no són controlables, és a dir, que no sempre fa sol i vent quan es necessita electricitat. L'objectiu de l'Smart Charging és aprofitar el moment de càrrega del cotxe quan l'energia sigui amb més renovables, i més econòmica.

El petroli d'Espanya

Els més optimistes apunten al fet que el sol és el petroli d'Espanya, i que en un futur, durant les hores centrals del dia, l'energia a Espanya serà gratis ja que hi haurà un excedent que, fins i tot, és podrà

vendre als països nòrdics. De mitjana, el consum diari d'un vehicle elèctric és de 10 kW/hora, i són suficients tres hores de càrrega lenta a casa per carregar-lo al 100%. En aquest cas, doncs, si el cotxe està aparcat durant 12 hores, el sistema Smart Charging haurà d'escollir les tres hores amb més renovables per carregar-lo.

Abans, però, caldrà un debat a fons per aclarir com es pot vincular plenament vehicle elèctric i energia renovable. Barcelona ja participa a través de la Cambra de Comerç en el projecte europeu Electric Vehicles for City Renewable Energy Supply, finançat pel programa Interreg Europe, que té com a objectiu l'intercanvi de bones pràctiques entre regions europees per desenvolupar i millorar polítiques de suport a la integració de la mobilitat elèctrica, les xarxes intel·ligents i les energies renovables. Per arribar lluny cal fer el primer pas. ≡