

FOCUS

Esperar la gran arrencada

Assolir la meta d'un 6% de vehicles elèctrics depèn de la proliferació per tot el territori de punts de recàrrega

JORDI GARRIGA RIU
BARCELONA

Ja fa temps que la bonanova del vehicle elèctric ens és quotidiana, amb tot el reguitzell de beneficis que ens ha d'aportar, des d'una relació més amistosa amb el clima fins a una mobilitat realment intel·ligent. Tanmateix, els números canten, i el cert és que, si bé s'han triplicat les vendes del 2015 ençà, la quota de les matriculacions del vehicle elèctric al nostre mercat és molt migrada, del 0,6%.

Tot i que hi ha elements que poden fer d'esquer per a possibles compradors, com ara que l'autonomia dels nous models que apareixen al mercat ja és força competitiva –amb cotxes que assoleixen els 500 km–, i que els estalvis són significatius respecte al vehicle de carburant –29.800 euros en vuit anys per a un usuari que faci 25.000 km a l'any– hi ha circumstàncies que provoquen desencís. Com ha assenyalat el RACC, és un factor clarament limitant que la xarxa de càrrega a l'Estat espanyol sigui només de 3,8 punts de càrrega per cada 100.000 habitants, molt per sota dels 175 de Noruega o dels 24 de França.

ESTAR EN POSICIÓ. “Amb cotxes elèctrics que surten amb autonomies prou elevades, i alguns amb preus realment competitius, l'usuari ara està en posició de fer números per plantejar-se'n la compra”, afirma Ferran Verdejo, gerent del Clúster de la Indústria Automobilística de Catalunya (CIAC), per a qui és indispen-

LES XIFRES

0,6%

Quota del vehicle elèctric

Tant per cent sobre les vendes totals del vehicle elèctric a l'Estat espanyol.

29.800 €

Estalvi en vuit anys

Segons alguns estudis, amb el vehicle elèctric es pot estalviar aquesta quantitat en vuit anys, fent una mitjana de 25.000 km l'any.

sable que “hi hagi més punts de càrrega a les cases i a les autopistes.” Al seu parer, caldria una “política sectorial quirúrgica”, perquè aquesta revolució del vehicle elèctric, ecològic “comencés amb els cotxes que més es mouen, com les furgonetes dels transportistes i els autobusos del servei públic”. Per la seva banda, Xavier Ros, vicepresident de Recursos Humans de Seat, considera que: “Per molt que els fabricants treballen per incorporar vehicles elèctrics a la nostra gamma, si no tenim les infraestructures preparades per permetre la recàrrega satisfactòria d'aquests cotxes, la seva penetració serà escassa. Acostar-nos als països europeus pioners en la introducció del vehicle elèctric requereix la implicació de tots, tant d'entitats públiques com privades.” Previsiblement, aquest mes de juny hauran arribat els ajuts per a la compra de vehicles alternatius, el pla VEA,



Multiplicar els punts de recàrrega és clau per impulsar el cotxe elèctric ARXIU

amb una dotació de 16,6 milions d'euros, un ajut escadusser si l'enfrontem a la proposta del sector, un ambició pla estructural engreixat amb 150 milions d'euros, amb dos anys de durada, que inclouria mesures com ara la bonificació del 100% de l'impost de circulació per a vehicles elèc-

trics, i de l'IBI per al desenvolupament de la infraestructura de recàrrega. Segons ha mesurat el RACC, el vehicle elèctric gaudeix de reduccions totals o parcials en el pagament de determinats impostos, que poden suposar un estalvi de 4.000 euros en vuit en anys respecte d'un ve-

Els costos energètics

L'argument del vehicle elèctric pel que fa al cost per posar-lo en marxa és inapel·lable: si la benzina suposa un cost de 7,4 euros per cada 100 km, i el dièsel de 6,7 euros, la despesa elèctrica per 100 km costa 2,3 euros. Això a Espanya, perquè en altres països amb una electricitat més barata i més càrrega fiscal afegida als carburants, la distància s'eixampla notablement. A Holanda,

els 8,6 euros del dièsel i els 8,2 de la benzina no tenen res a fer amb els 1,7 euros cada 100 km del cotxe elèctric. A Noruega, la despesa del vehicle elèctric, d'1,6 euros, no admet competència amb la benzina (10,8) ni el dièsel (9,8). Parlem de països amb unes quotes del vehicle elèctric del 2,7%, en el cas holandès, i del 36,7%, pel que fa a l'estat escandinau.

hicle convencional, estan exempts de l'impost de matriculació i tenen una bonificació del 75% en l'impost de circulació a la majoria de municipis. Però no n'hi ha prou. En opinió de Francesc Corberó, director de Comunicació de Nissan, i tot i que els ajuts inscrits en el pla Movalt poden arribar fins a 5.500 euros per la compra d'un vehicle alternatiu –entre les més elevades d'Europa–, la dotació econòmica global és massa reduïda perquè tingui una incidència tangible en el mercat. En opinió de Francesc Corberó, director de Comunicació de Nissan, “caldrà que els incentius, els plans d'ajuts, fossin permanents, amb mesures com un IVA a zero per l'adquisició del vehicle elèctric”. Com assenjala, en països com França i Alemanya, “els plans d'ajuts es despleguen amb una durada de cinc anys, i l'usuari es pot fer creditor dels ajuts en qualsevol moment de l'any”. També observa, pel que fa a la infraestructura de recàrrega, que caldrà dissenyar corre-

Alguns països arriben a incentivar la compra amb un IVA reduït a zero

dors de càrrega ràpida, així com “universalitzar la càrrega de proximitat, a casa, a la feina, a l'entorn comercial: és la clau”. Els mateixos fabricants hi poden dir la seva: Nissan ofereix a l'usuari que adquireixi un dels seus models elèctrics fer-se càrrec de la instal·lació del punt de recàrrega. És clar que una bona comunicació amb arguments poderosos de què representa el vehicle elèctric, amb un 40% menys de costos en reparació, la reducció de la contaminació atmosfèrica i acústica i l'associació amb les energies renovables també pot tenir els seus efectes, amb el benentès que el 73% dels usuaris, segons les enquestes, tenen clar que canviarien el seu vehicle de combustió per un de sostenible, i un 28% per un vehicle elèctric. En tot cas, caldrà esmerçar molts esforços per fer realitat el somni de la indústria d'assolir l'any 2020 un 6% de vehicles elèctrics al parc automobilístic.