

Anàlisi de la xarxa de carregadors per a vehicles elèctrics als municipis de CATALUNYA.

Anàlisi de la xarxa de carregadors per a vehicles elèctrics als municipis de CATALUNYA.

Tal i com vam exposar al nostre article "Campanya ZEO per les ajudes al vehicle elèctric", des de ZERO EMISSIONS OBJECTIVE vam demanar informació als Ajuntaments catalans amb una població superior a 40.000 habitants, per tal d'analitzar les polítiques municipals en relació a l'expansió del vehicle elèctric, i concretament pel que fa a la instal·lació de carregadors públics.

PER QUÈ ÉS TANT IMPORTANT EL VEHICLE ELÈCTRIC?

L'emissió de gasos d'efecte hivernacle (GEH) ha esdevingut un problema altament preocupant, ja que és la principal causa de l'ascens tèrmic que està patint el nostre planeta.

Aquest escalfament global implica grans canvis de tot tipus, com ara la destrucció d'ecosistemes sencers, l'extinció continuada d'espècies de flora i fauna, la sequera i la desertificació, la fam, migracions climàtiques, i la propagació de malalties.

Aquest desequilibri climàtic que estem causant (ja que majoritàriament les emissions són antropogèniques) tindrà fins i tot conseqüències que ni tan sols som capaços de preveure, però en qualsevol cas, no hi ha dubte que seran funestes per a la Terra i per a tots els seus habitants.

Si ens fixem en l'inventari d'emissions de GEH a Catalunya l'any 2015, segons l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic, obtenim el següent extracte de dades:

TOTAL EMISSIONS DE CO2 EQUIVALENT:	43.532,14
Processat de l'energia	30.868,91
Transport	12.198,42
Indústria manufacturera i de la construcció	7.401,20
Sector Energètic	5.869,50
Altres sectors i emissions fugitives	5.399,79
Processos industrials (només emissions difuses)	6.303,45
Altres	8.359,78

A l'anterior taula podem veure com el sector del transport, per sí sol, és la principal font d'emissió de molts d'aquests gasos contaminants (fixem-nos que les mesures que contemplem són de CO2 equivalent; és a dir, de la unitat que es fa servir un cop convertits a CO2 els valors de la resta de gasos, i per tant el còmput final de GEH).

L'ús dels combustibles fòssils és l'origen de molts d'aquests gasos. El 75% del CO2 (diòxid de carboni) és conseqüència directa de la crema de combustibles fòssils. Una part del CH4 (metà) que es produeix, és deguda a la combustió incompleta d'aquests combustibles. El NO2 (diòxid de nitrogen) apareix també com a subproducte de la crema dels mateixos, especialment per l'ús dels vehicles dièsel. I l'O3 (ozó troposfèric) és un contaminant secundari que es forma a partir dels òxids de nitrogen i els COV (compostos orgànics volàtils), que es generen, entre d'altres activitats, pel trànsit rodat. Per tant, podem dir que la combustió d'hidrocarburs derivada del trànsit rodat és una importantíssima font d'emissió dels GEH.

És per aquest motiu que hem d'evitar l'ús d'aquests hidrocarburs com a forma d'energia que nodreixi la nostra mobilitat, que a més a més és altament contaminant i perjudica seriosament la nostra salut.

No podem conformar-nos a veure com la negativa a acceptar un canvi cap al vehicle elèctric (que a Espanya és molt més acusada que en altres països de la Unió Europea, i que bé propiciada per la passivitat, la falsa sensació de comoditat, la poca conscienciació i educació ambiental, i/o els interessos econòmics d'uns quants), destrueix el nostre hàbitat, les altres espècies i la nostra mateixa.

Per això ZEO ha decidit dur a terme el següent anàlisi sobre el veritable impuls del vehicle elèctric, com a primera fase de la seva actuació en aquest àmbit.

PRIMERA PART:

Del total de 28 Ajuntaments consultats, en un període de quatre setmanes, han donat resposta 15 d'ells (54%).

Un cop analitzada la informació que ens ha facilitat cada Ajuntament, us exposem els punts més essencials per tal de tenir una visió global de les actuacions que s'estan duent a terme per part dels Consistoris.

En primer lloc, hem d'aclarir que el nombre de punts de recàrrega situats a la via pública hauria de ser conforme al Pla de Mobilitat Sostenible municipal. Per tant, la instal·lació i expansió de la xarxa depèn directament de cada Ajuntament analitzat, excepte en aquells casos en què es troba supeditat a les decisions i actuacions de l'AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona).

Això fa que a l'hora d'analitzar la situació actual i les previsions a curt termini dels punts de recàrrega d'accés públic, ens trobem amb situacions substancialment diferents.

Les dades demanades (que s'han restringit a cotxes i furgonetes elèctrics, excloent-hi motos) fan referència a ó punts: el nombre de punts de càrrega, tipologia, ubicació, previsions de futur, permisos de circulació atorgats al municipi per a vehicles elèctrics i ajudes demanades al PIRVEC (Pla estratègic per al desplegament d'infraestructura de recàrrega per al vehicle elèctric a Catalunya 2016-2019).

Val a dir que ens ha sorprès la diversitat dels protocols de resposta dels Ajuntaments, tant pel que fa a l'accessibilitat i als mecanismes d'atenció i transparència, com pel des/control competencial i el grau d'interès en temes de mobilitat sostenible, trobant una gran diferenciació entre els diferents municipis.

El resultat de la consulta, que seguidament comentem, el resumim en diversos gràfics.

1/ Número de places de recàrrega per a vehicle elèctric

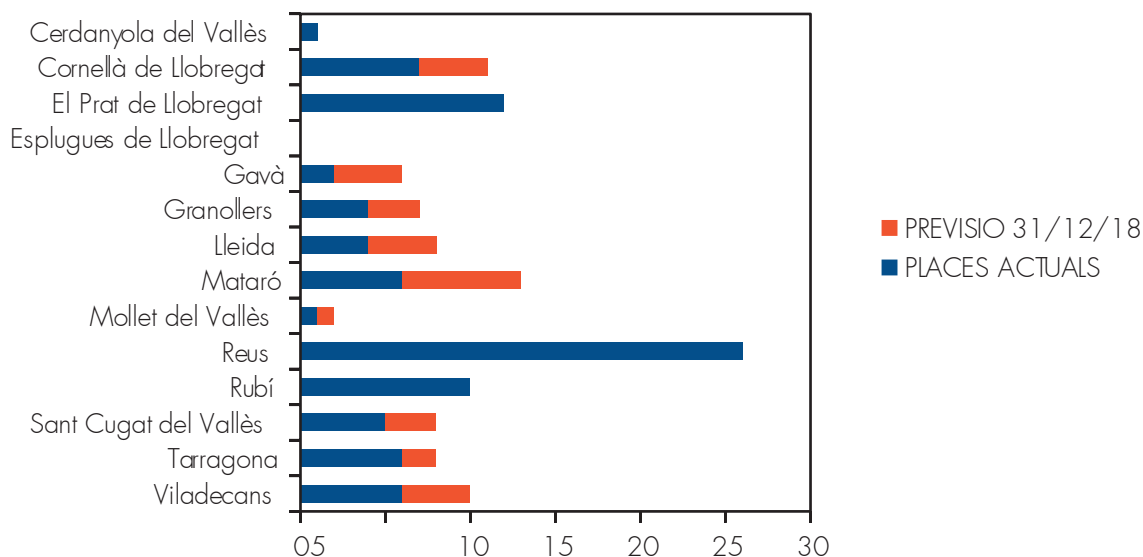
Quants punts de recàrrega hi ha als municipis?

Els 15 Ajuntaments col·laboradors ofereixen actualment un total de 90 places de recàrrega.

Com es pot apreciar, la distribució resulta irregular, sobresortint els Ajuntaments de Reus, El Prat de Llobregat i Rubí. En canvi, Esplugues de Llobregat ens informa que de moment només té una fotolinera, però no és pública, sinó d'ús exclusiu per al personal del Consistori.

La majoria dels Ajuntaments té previst ampliar la xarxa de carregadors elèctrics d'aquí a data 31/012/2018, fet que ens congratula especialment, sobretot tenint en compte que, en general, aquells que no tenen prevista aquesta expansió són els que més places de recàrrega ofereixen ja en l'actualitat.

Places de recarrega actuals i previsions per al 31/12/2018

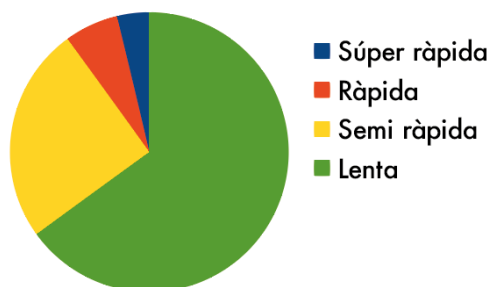


2/ Tipus de recàrrega

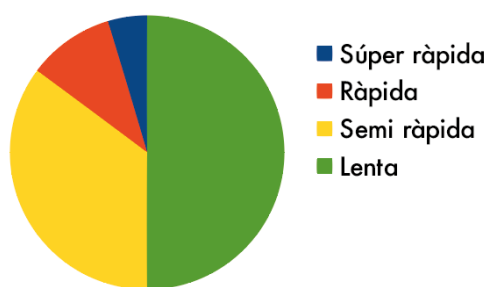
Quant triga a carregar-se el vehicle?

Pel que fa a la tipologia de la recàrrega, podem veure que actualment la gran majoria dels punts de recàrrega ofereixen una càrrega lenta (més de 6 hores), mentre que la càrrega súper ràpida (entre 5 i 30 minuts) és anecdòtica. Les previsions per al 31/12/2018 mostren un lleuger increment de la càrrega ràpida (entre 30 min i 2 hores) i un important augment de la càrrega semi ràpida (entre 2 i 6 hores), en detriment de la càrrega lenta. Així doncs, la tendència és anar creant una xarxa cada cop més ràpida, i esperem que es treballi cada cop més cap a aquesta via.

Tipus de recàrrega places actuals



Tipus de recàrrega previstes 31/12/2018

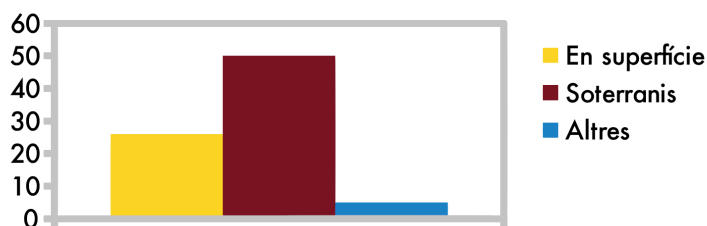


3/ Ubicació dels punts de recàrrega

On puc carregar el meu vehicle elèctric?

Segons les dades facilitades, la gran majoria dels punts de recàrrega es troba en aparcaments soterranis. En aquells municipis en què la recàrrega a la via pública és gratuïta (encara que només temporalment) es dona una situació de discriminació per a tots aquells usuaris que no tenen previst fer servir una plaça d'aparcament de pagament i que necessiten carregar el vehicle elèctric.

Ubicació dels punts de recàrrega elèctrica



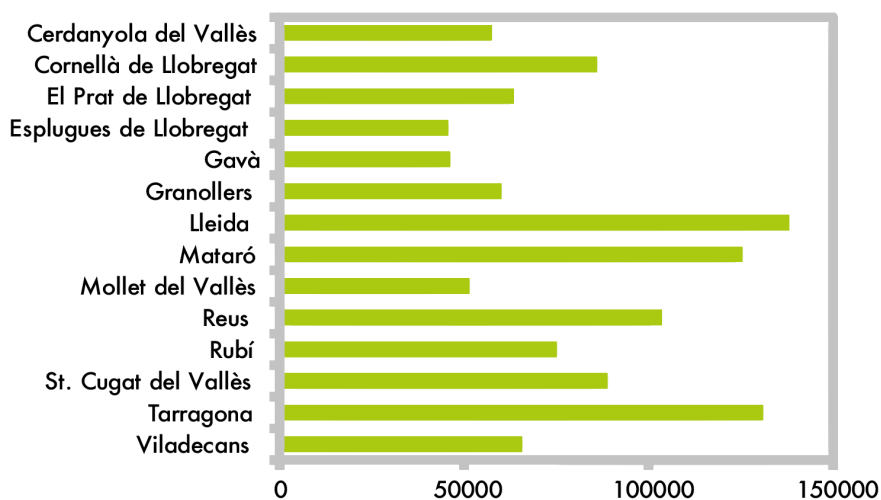
4/ Ràtio de places de recàrrega per habitant

Quantes places de recàrrega hi ha per habitant?

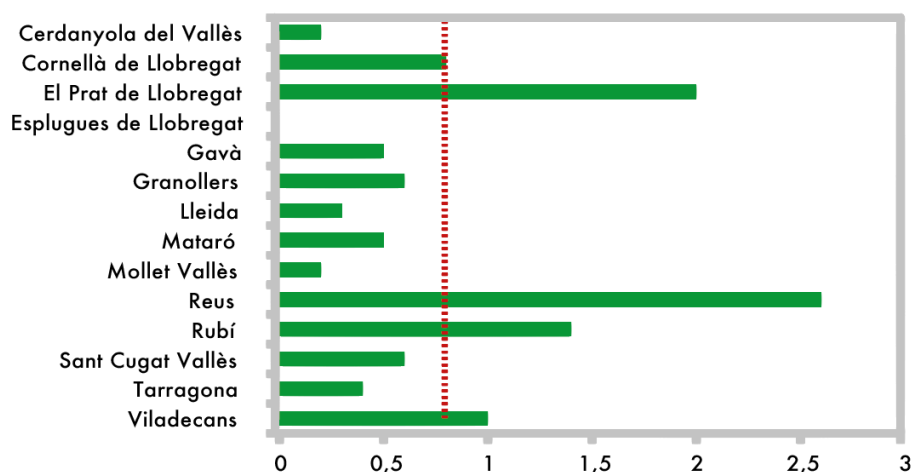
Si analitzem les dades de població, veiem que només 4 dels 14 municipis arriben a oferir 1 plaça de recàrrega per cada 10.000 habitants, nombre del tot insuficient.

Queda clar que està clar és que el paràmetre de la població no és tingut en compte pels Ajuntaments a l'hora de decidir instal·lar més o menys punts de recàrrega, tot i que entenem que hauria de ser un dels imputs determinants a l'hora d'establir les diferents polítiques de mobilitat.

Població any 2016



Places de recàrrega per cada 10.000 habitants

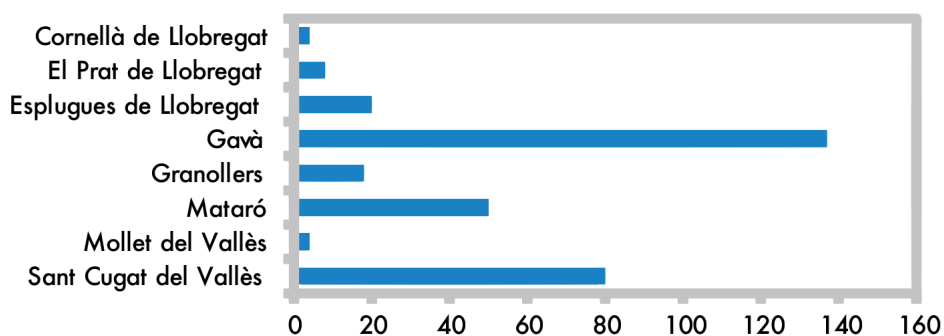


5/ Ràtio de places de recàrrega per vehicle elèctric

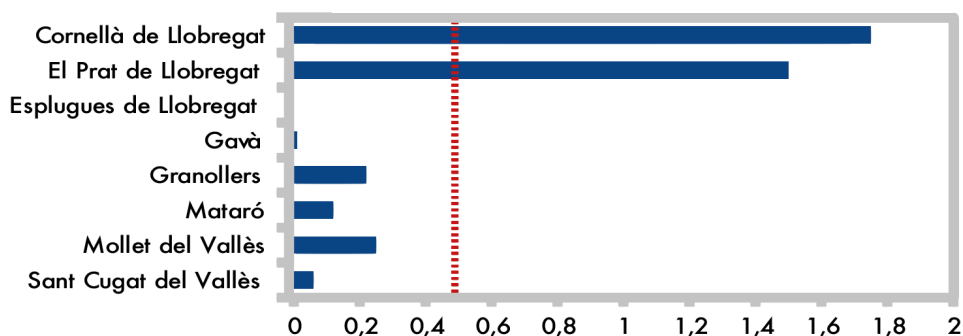
Quantes places de recàrrega hi ha per vehicle elèctric?

Si una dada ens ha cridat l'atenció, ha estat el fet que només 8 dels Ajuntaments han pogut aportar (després de fer les pertinents consultes) el nombre de cotxes i furgonetes elèctriques que hi ha matriculats al seu municipi. Tot i que, al nostre parer, és una dada de gran importància, els Consistoris tenen un desconeixement absolut sobre la mateixa. De manera que no hi ha cap tipus d'interrelació entre el parc de vehicles i la xarxa de recàrrega. Com a resultat, hi ha 2 Ajuntaments que ofereixen 1 plaça de recàrrega per vehicle elèctric del municipi, i la resta se situa com a mínim en 5 vehicles per cada plaça ofertada.

Permisos de circulació cotxes i furgonetes elèctriques



Places de recàrrega per cada cotxe/furgoneta elèctrica



6/ Ajudes demandades per ampliar la xarxa de carregadors elèctrics

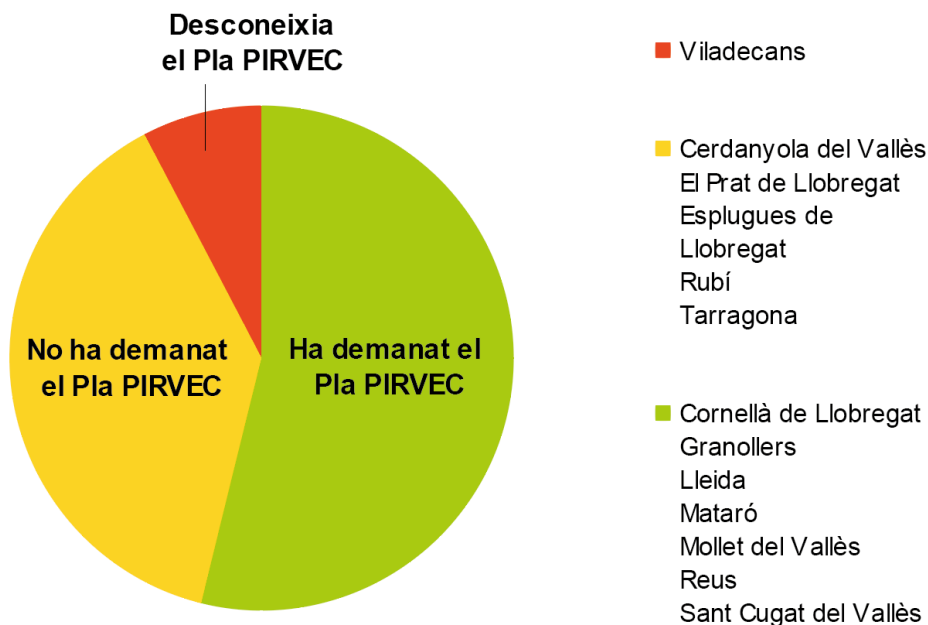
Quins Ajuntaments han sol·licitat les ajudes del Pla PIRVEC?

Per últim, pel que fa a les ajudes demandades per a poder instal·lar nous punts de recàrrega (Pla PIRVEC), són una mica més de la meitat dels Ajuntaments que l'han demanat.

Tanmateix, podem veure que tots els Ajuntaments amb previsions d'ampliació de la xarxa han demanat aquest ajut, excepte Viladecans (que desconeixia el Pla) i Tarragona.

Cerdanyola del Vallès i Rubí no tenen previsions per a finals del 2018 i no han demanat ajudes, mentre que Esplugues de Llobregat i El Prat de Llobregat depenen per a tots dos àmbits del que faci l'AMB.

Així doncs, resulta coherent la política d'expansió de cada municipi amb la sol·licitud del Pla PIRVEC.



Fins aquí el recull de les dades recollides més significatives, que serviran com a base de les properes accions de Z.E.O.

SEGONA PART

Un cop analitzada la situació actual i previsions futures de la xarxa pública de carregadors elèctrics, a la segona part d'aquest article, mostrem les dades dels Ajuntaments que no han pogut col·laborar en l'anàlisi, compartim una reflexió sobre l'organització municipal en temes de mobilitat elèctrica, i fem el nostre rànquing dels 3 millors Ajuntaments pel que fa a l'expansió de la xarxa de carregadors elèctrics.

1/ Ajuntaments que han quedat fora dels resultats de l'anàlisi

A continuació mostrem una taula referent als Ajuntaments dels quals no vam rebre resposta, amb les dades sobre la seva accessibilitat.

Han atès els emails i el telèfon. Finalment no han donat cap resposta.	Figueres Barcelona
Només han atès el telèfon. Finalment no han donat cap resposta.	Sabadell Sant Boi de Llobregat Sant Feliu de Llobregat Terrassa Vic
No han atès els emails i ha estat impossible contactar amb el Dpt corresponent per telèfon.	Badalona Castelldefels Granollers L'Hospitalet de Llobregat Manresa
Només hi ha 1 persona que coneix d'aquest tema i es troba absent per baixa o vacances.	Girona

Tot i no haver estat possible en aquesta ocasió, esperem poder comptar amb la seva col·laboració en properes iniciatives.

2/ La mobilitat elèctrica als Ajuntaments

La informació secundària que hem pogut extreure de la consulta realitzada als Ajuntaments, també mereix ser compartida, donada la seva incidència directa en el dia a dia de la lluita a favor de l'expansió del vehicle elèctric.

Deixant de banda la nostra inquietud per la poca transparència i accessibilitat a la informació d'alguns dels Consistoris, ens preocupa especialment el desgavell competencial que hem observat (detectat tant en Ajuntaments que han respost com que no han respost).

En moltes ocasions el personal del propi Ajuntament no té clar a qui li correspon la temàtica de vehicles elèctrics (medi ambient, mobilitat, sostenibilitat, trànsit, via urbana, via pública...) degut en part a l'excessiva compartimentació dels Departaments, però principalment per una manca de definició i claredat en l'assumpció de rols, funcions i temàtiques competencials de cada una de les persones que hi treballen.

Això evidentment no ajuda a l'hora de crear i executar plans estratègics i polítiques dirigides a un focus tan bàsic i essencial com és l'expansió de la mobilitat amb vehicles elèctrics, que ha esdevingut cabdal per a la reducció d'emissions dels gasos d'efecte hivernacle.

Creiem per tant que aquest seria un aspecte que els Ajuntaments s'haurien d'autoavaluar per tal de millorar-lo. Al cap i a la fi, es tracta de què unim esforços per salvaguardar el medi ambient, de forma que acabi repercutint positivament en la qualitat de l'aire que respirem tots els ciutadans.

3/ Rànquing dels millors Ajuntaments

Des de ZEO hem elaborat un rànquing dels municipis participants, amb els que considerem els 3 millors pel que fa a la seva expansió de la xarxa de carregadors elèctrics.

Per dur-lo a terme, hem seguit cinc paràmetres: esforç fet fins ara (places actuals), esforç actual (plans d'expansió), resultat final (places a finals del 2018), ràtio actual punts de recàrrega/vehicle elèctric i ràtio actual punts de recàrrega/habitants. També hem volgut premiar a aquells Ajuntaments que han pogut aportar informació sobre totes les dades demanades, demostrant així la globalitat del seu projecte.

Podeu consultar les puntuacions en les següents taules

El resultat del rànquing dels tres primers classificats és el següent:

- 1er** El Prat de Llobregat
- 2on** Cornellà de Llobregat
- 3er** Reus

Donem l'enhorabona i les gràcies pel seu compromís mediambiental als Ajuntaments d'El Prat de Llobregat, Cornellà de Llobregat i Reus, als qual farem arribar en reconeixement de la seva tasca per la implantació del vehicle elèctric el Diploma d'Institució ZEO 2017.

TAULES:

ESFORÇ FINS ARA	PLACES ACTUALS	PUNTS
Reus	26	5
El Prat de Llobregat	12	4
Rubí	10	3
Cornellà de Llobregat	7	2
Viladecans	6	1
Tarragona	6	1
Mataró	6	1
Sant Cugat del Vallès	5	0
Lleida	4	0
Granollers	4	0
Santa Coloma de Gramenet	2	0
Gavà	2	0
Mollet del Vallès	1	0
Esplugues de Llobregat	0	0
Cerdanyola del Vallès	0	0

ESFORÇ ACTUAL	AMPLIACIO	PUNTS
Mataró	7	5
Viladecans	4	4
Lleida	4	4
Gavà	4	4
Cornellà de Llobregat	4	4
Sant Cugat del Vallès	3	3
Granollers	3	3
Tarragona	2	2
Santa Coloma de Gramenet	2	2
Mollet del Vallès	1	1
Rubí	0	0
Reus	0	0
Esplugues de Llobregat	0	0
El Prat de Llobregat	0	0
Cerdanyola del Vallès	0	0

RESULTAT FINAL	PLACES 2018	PUNTS
Reus	26	5
Mataró	13	4
El Prat de Llobregat	12	3
Cornellà de Llobregat	11	2
Viladecans	10	1
Rubí	10	1
Tarragona	8	0
Sant Cugat del Vallès	8	0
Lleida	8	0
Granollers	7	0
Gavà	6	0
Santa Coloma de Gramenet	4	0
Mollet del Vallès	2	0
Esplugues de Llobregat	0	0
Cerdanyola del Vallès	0	0

PLACES/COTXES	RATIO	PUNTS
Cornellà de Llobregat	1,75	7
El Prat de Llobregat	1,5	6
Santa Coloma de Gramenet	0,3	5
Mollet del Vallès	0,25	4
Granollers	0,22	3
Gavà	0,01	2
Esplugues de Llobregat	0	1

PLACES/POBLACIO	RATIO	PUNTS
Reus	2,60	7
El Prat de Llobregat	2,00	6
Rubí	1,40	5
Viladecans	1,00	4
Cornellà de Llobregat	0,80	3
Sant Cugat Vallès	0,60	2
Granollers	0,60	2

FINAL						
El Prat de Llobregat	4	0	3	6	6	19
Cornellà de Llobregat	2	4	2	7	3	18
Reus	5	0	5	0	7	17