

València, 31 de maig de 2024

Experts asseguren en INGENIO que el desenvolupament del cotxe elèctric a Espanya està alentit i suggereixen mesures per a activar-lo

- L'Institut INGENIO (UPV-CSIC) va organitzar un simposi que va reunir investigadors i investigadores del sector de l'automòbil procedents de Mèxic, Espanya, Suïssa i Amèrica del Nord
- Després dels decrets aprovats per l'administració estatal entre 2021 i 2023, hauria d'haver-hi instal·lats a Espanya 63.000 punts de recàrrega i només hi ha 32.000, destaquen els participants



La implantació del cotxe elèctric s'està alentint, asseguren els experts. Crèdits: Pixabay.

“La implantació del cotxe elèctric a Europa en general i a Espanya en particular està alentit”. Aquesta és una de les principals conclusions d'un simposi organitzat per l'Institut INGENIO, centre mixt del Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC) i la Universitat Politècnica de València (UPV), celebrat aquesta setmana a la Ciutat Politècnica de la Innovació, parc científic de la UPV. La trobada va reunir investigadors i investigadores del sector de l'automòbil procedents de Mèxic, Espanya, Suïssa i Amèrica del Nord.

Segons ha explicat **Bertha Vallejo**, investigadora visitant d'INGENIO, la incertesa de les empreses automotrius i les administracions públiques sobre la configuració futura del sector degut a la gran varietat de tecnologies emergents, com la del vehicle autònom, així com la conseqüent reticència de les administracions a avançar més ràpidament en la planificació urbana i la instal·lació de llocs de recàrrega, són dues dels factors que influeixen en l'alentiment del vehicle elèctric.

Actualment, després dels decrets aprovats per l'administració estatal entre 2021 i 2023, hauria d'haver-hi instal·lats a Espanya 63.000 punts de recàrrega, mentre que el país encara compta tan sols amb 32.000. El repte de l'administració, segons dades d'un estudi presentat per **Andrea Ferloni**, expert de la Universitat de Lausana i investigador postdoctoral en INGENIO, és que en set anys hi haja 300.000 punts de recàrrega al país.

“Enfront de models com el d'Amsterdam, que ha apostat per la instal·lació de carregadors més lents en cada barri, o el de Londres, la política del qual s'ha encaminat a la instal·lació d'estacions grans amb carregadors més ràpids als afores de la ciutat, a Espanya encara no hi ha dissenyada una estratègia clara en aquest sentit”, ha assenyalat Andrea Ferloni.

Acceleren les TIC

Paral·lelament a aquesta situació, durant la jornada celebrada a la Ciutat Politècnica de la Innovació, diversos experts van coincidir a explicar el canvi que està patint el sector de l'automoció. El professor **Jorge Carrillo**, del Col·legi de la Frontera Nord, centre d'investigació públic del Consell Nacional d'Humanitats, Ciències i Tecnologies (CONAHCYT) del Govern de Mèxic, va explicar que “en l'avanç cap a la nova mobilitat hi ha moltíssims actors implicats. El sector piramidal tradicional ja no existeix i les grans empreses matrius aposten per un sistema d'aliances amb companyies tecnològiques i proveïdors fins i tot fora del mercat propi de l'automoció, com poden ser els comerços”.

Carrillo també va assegurar que “la transició al cotxe elèctric necessita d'un coneixement més en profunditat de les empreses pròpies del sector de l'automoció sobre les noves tecnologies que han irromput en aquesta indústria”, com poden ser el Big Data, la Internet de les coses, o la fabricació additiva, entre altres.

Per la seua part, **Arturo Lara**, afiliat a la Universitat Autònoma de Mèxic (UAM-Xochimilco) i investigador visitant d'INGENIO, va assenyalar la gran complexitat en els canvis tecnològics que afecten el sector: “encara que l'automòbil elèctric requereix menys components, amaga una complexitat tecnològica multinivell cada vegada més profunda relativa a l'arquitectura del vehicle, els seus subsistemes, mòduls i components. No existeix component, procés o funció dels vehicles elèctrics que no involucre poderosos xips”, va explicar. Des d'aquesta perspectiva, el repte per a Arturo Lara, és entendre la gramàtica de les diverses tecnologies relacionades amb un component clau com ho són les bateries avançades de liti-ió.

D'altra banda, **Jesús Lampón**, investigador de la Universitat de Vigo, va recalcar que “fa anys totes les condicions les posava el fabricant. Ara, el poder de decisió en la cadena de valor de la mobilitat es reparteix entre aquests fabricants i altres empreses que s'han convertit en actors clau de la indústria automobilística, com poden ser Amazon o Google. En aquest sentit, són necessàries polítiques públiques que aposten per les empreses locals que treballen en el cotxe autònom com, per exemple, centres tecnològics d'índole regional”, va afegir.