

A quins municipis i comarques s'obre pas més ràpid el vehicle elèctric?

Els cotxes poc contaminants són cada cop més presents, però les diferències en els ritmes d'implantació són evidents arreu del país

[centrareport]Els **vehicles elèctrics i híbrids** cada cop són més comuns als carrers del país. El procés d'implantació és encara lent, a causa de la novetat i el cost elevat d'alguns models, però darrerament s'ha accelerat i previsiblement encara ho farà més els propers anys, davant l'**avenç tecnològic** i la necessitat de **reduir la contaminació**, també en el transport. Els ritmes, en tot cas, són diferents arreu del territori, tal com mostra el següent mapa, el qual mostra la ràtio de vehicles elèctrics existents per cada mil unitats al municipi.

Nota sobre el mapa: *Clicant al requadre inferior dret, s'amaga la llegenda. Picant sobre cada municipi, es desplega el seu nom i tota la informació sobre el seu parc de vehicles, amb la quantitat dels que hi ha matriculats per tipus de carburant i la ràtio d'elèctrics per cada mil, per ara i per als anys 2019 i 2017, i l'evolució dels vehicles elèctrics respecte aquestes dues darreres dates i l'actualitat. També es pot desplaçar o fer més o menys gran el zoom de la imatge per seleccionar millor algun municipi.*

Segons les dades obertes de la direcció general de Trànsit del Ministeri d'Interior, 320 dels 947 municipis catalans no tenen ni un sol cotxe elèctric matriculat -tenint en compte només els turismes-. I com ocorre sovint en aquests casos, les ràtios més elevades es troben en pobles petits on una sola unitat equival a magnituds relatives molt elevades. És el cas de **Gisclareny** (Berguedà), **Cava** (Alt Urgell) i **Bausen** (Aran), els quals tenen matriculat un sol cotxe elèctric a cada municipi, però aquest equival, respectivament, a ràtios de 50, 45,5 i 29,4 per cada 1.000 turismes.

[nointext] [noautor]

En termes absoluts, en canvi, tampoc no estranya que sigui **Barcelona** on hi ha més cotxes elèctrics matriculats, amb 2.525 en data de juliol d'aquest any. En segon lloc, però, sorprenentment es troba **Rajadell**, un petit poble de 534 habitants del Bages amb 625 cotxes elèctrics. Més d'un per veí? També entre els llocs capdavaners se situa **Aguilar de Segarra**, un municipi també al Bages i amb 282 habitants i 157 turismes totalment elèctrics. Què ocorre en aquests dos pobles?

Es tracta de dos casos especials en què els ajuntaments havien decidit que, com a estratègia per aconseguir ingressos, fixarien un **impost de circulació** molt reduït. Això va provocar que, malgrat el tribut unitari fos limitat, hi hagués molts vehicles matriculats a cada poble -per exemple, d'empreses de lloguer de cotxes- i que, en total, el rèdit per a les arques públiques fos netament positiu. Rajadell va arribar a tenir més de 60.000 vehicles matriculats i Aguilar de Segarra, més de 50.000, multiplicant per 100 o 200 la població.

[noticiadiari]2/222155[/noticiadiari]

Aquestes xifres han caigut darrerament a causa de l'establiment per part de la Generalitat del recent **impost als vehicles contaminants**, cosa que ha portat a canviar el domicili de matriculació de molts cotxes fora del país. Tot i això, el juliol encara en quedaven a Rajadell més de 25.000 i a Aguilar de Segarra, quasi 8.000, ja que el cost tributari respecte la resta de municipis catalans -que no de la resta de l'Estat- segueix sent molt baix. I entre aquests, és clar, n'hi ha

d'elèctrics i, per això, se situen tan amunt en aquest rànquing.

Més enllà d'aquesta curiositat, el tercer municipi amb més vehicles elèctrics és **Sant Cugat del Vallès**, amb 465 (amb una ràtio d'11,5 per cada 1.000); seguit de **Sabadell**, amb 292 (ràtio de 3); **Terrassa**, amb 258 (ràtio de 2,5); **Mataró**, amb 201 (ràtio de 3,8); l'**Hospitalet de Llobregat**, amb 192 (ràtio de 2,5); **Lleida**, amb 160 (ràtio de 2,5); **Tarragona**, amb 149 (ràtio de 2,5); **Badalona**, amb 139 (ràtio de 1,7); i **Girona**, amb 138 (ràtio de 2,8). Cal tenir en compte, en tot cas, que aquest registre inclou tots els turismes, tant de particulars com d'empreses, incloent les de lloguers de cotxes. Totes les dades municipals es poden consultar també en una taula interactiva.

Les comarques amb més elèctrics

Si la lupa es posa en les comarques (també amb una taula amb tota la informació), les distorsions pròpies de pobles petits es difuminen. Excepte en el cas del **Bages**, per l'acumulació dels dos casos citats, els quals provoquen que la ràtio de cotxes elèctrics s'elevi fins a 7,7 de cada 1.000.

Més enllà d'això, són les comarques de l'entorn de Barcelona on el pes dels vehicles elèctrics és superior, especialment al **Garraf** (4,8 de cada 1.000), el **Maresme** (4,2), el **Barcelonès** (3,9) i el **Vallès Occidental** (3,9), mentre que allà on n'hi ha menys, en termes relatius, és a la **Terra Alta** (0,3 de cada 1.000), seguit de l'**Alt Urgell** (0,8), el **Montsià** (0,9) i l'**Alta Ribagorça** (1). Són unes dades que no sorprenen ja que, fins ara, s'ha associat la mobilitat elèctrica a trajectes urbans i suburbans, per la limitada autonomia dels vehicles i de la xarxa de punts de recàrrega.

Una altra font de dades d'aquesta temàtica és el Departament d'Acció Climàtica de la Generalitat, el qual ofereix **dades de matriculacions**, en funció del tipus de vehicle, del **propietari** (tot i que amb moltes llacunes en aquest camp) i d'electrificació (totalment elèctric, híbrid o mild hybrid, els quals són aquells on el sistema elèctric assisteix al motor tèrmic però sense prou força per moure el vehicle per si sol). Les dades s'ofereixen des del 2017 i fins a abril del 2021, per bé que els anys anteriors aquests cotxes -especialment els totalment elèctrics- tenien poca presència.

L'increment de la presència d'aquests vehicles -en aquest cas, de tot tipus, no només turismes- és clar, amb més matriculacions cada any, especialment el 2020, passant de les 14.869 el 2017 fins a 33.717 l'any passat. El ritme d'incorporació d'híbrids no ha crescut massa, al contrari que amb els elèctrics, que han més que **quadruplicat les vendes** en tres anys (de 2.613 a 10.826 matriculacions anuals), mentre que els mild híbrids també s'han incorporat recentment en aquesta categoria, amb 8.567 el 2020.

```
!function(){"use strict";window.addEventListener("message",(function(e){if(void 0!==e.data["datawrapper-height"]){var t=document.querySelectorAll("iframe");for(var a in e.data["datawrapper-height"])for(var r=0;r
```

Si l'anàlisi es fa en relació als tipus de vehicles, el principal amb més unitats elèctriques o híbrides són els **turismes**, amb 13.011 matriculacions el 2020, tot i que just després es troben els **tot terrenys**, amb 12.969, i més enrere les **motos i ciclomotors** (7.323). Tot i això, el pes dels vehicles exclusivament elèctrics és diferent en cada modalitat, ja que el 100% de les motos i ciclomotors computats ho són, per un 16,3% dels turismes. En canvi, la pràctica totalitat dels tot terrenys quantificats són híbrids i només un 4% són elèctrics.

```
!function(){"use strict";window.addEventListener("message",(function(e){if(void 0!==e.data["datawrapper-height"]){var t=document.querySelectorAll("iframe");for(var a in e.data["datawrapper-height"])for(var r=0;r
```

És valuós també usar aquestes dades per comparar la implementació d'aquest tipus de vehicles a nivell local, ja que permet visualitzar més fàcilment aquells que s'han **incorporat al parc recentment** -des del 2017- i, a més, en aquest cas comptabilitzant tant els elèctrics com els

híbrids (tot i que, clicant a cada municipi del següent mapa, també es pot consultar la xifra per als elèctrics, així com en una taula interactiva específica amb més dades). Per facilitar-ne la comparació entre municipis grans i petits, s'ha convertit la dada absoluta en una ràtio de vehicles elèctrics i híbrids comprats des del 2017 per cada 1.000 conductors.

En aquest cas, només 90 dels 947 municipis catalans no han matriculat cap d'aquests vehicles els darrers quatre anys i, de nou, les ràtios més elevades es troben a **Aguilar de Segarra** (20.327,8 per cada 1.000 conductors) i **Rajadell** (20.076,1), per les raons tributàries ja esmentades. En tercer lloc, es troba **Sant Pere de Sallavinera**, a l'Anoia (ràtio de 3.529,4); per davant de **Figuerola del Camp**, a l'Alt Camp (754,1); les **Cabanyes**, a l'Alt Penedès (398,5); **Cabanes**, a l'Alt Empordà (288,6); **Pedret i Marzà**, a l'Alt Empordà (218,3); i **Martorell**, al Baix Llobregat (121,3).

Els municipis amb més matriculats

Cal recordar de nou que aquí s'inclouen tant vehicles de particulars com d'empreses i, en el cas de Martorell, només 68 dels 1.812 vehicles comptabilitzats són explícitament de particulars i la majoria són d'empreses de lloguer de cotxes. En termes absoluts, **Barcelona** torna a ser la ciutat amb més nous elèctrics i híbrids matriculats, amb 27.820 (ràtio de 34,9 per cada 1.000 conductors); i darrere es troben Rajadell (7.127) i Aguilar de Segarra (3.659); així com **Sabadell**, amb 2.565 (ràtio de 21,2); **Terrassa**, amb 2.199 (ràtio de 17); **Hospitalet de Llobregat**, amb 1.913 (ràtio de 17,3); Martorell, amb 1.812; **Tarragona**, amb 1.791 (ràtio de 23,6); **Lleida**, amb 1.670 (ràtio de 21,1); i **Sant Cugat del Vallès**, amb 1.592 (ràtio de 28,5).

A l'àmbit de les comarques, el **Bages** torna a sobresortir clarament, amb 117,7 noves matriculacions d'elèctrics i híbrids per cada 1.000 conductors, des del 2017, per la distorsió ja comentada. I pel que fa a la resta, es torna a observar que, a l'entorn de Barcelona, aquests vehicles estan més implementats, però en aquest cas hi ha també altres zones del país on, si es tenen en compte també els híbrids, el nombre de noves matriculacions també és rellevant, en relació a la mitjana.

El **Barcelonès** és la segona comarca amb una major ràtio, de 29,6 matriculacions per 1.000 conductors, però darrere ja es troba el **Gironès**, amb 22,1, just per davant del **Baix Llobregat**, amb 21,2 i influït també per l'elevada xifra de Martorell. Les següents posicions també estan disperses, amb el **Tarragonès** (ràtio de 20,7), **l'Alt Empordà** (20,6), **l'Alt Camp** (19,8) i el **Maresme** (19,6). Per contra, allà on s'han matriculat menys elèctrics i híbrids els darrers anys és **l'Urgell** (6,6), seguit de **l'Alt Urgell** (6,7), el **Solsonès** (7,5) i la **Terra Alta** (8,1). El següent mapa inclou les dades de totes les comarques, les quals estan ampliades en una altra taula.

L'evolució del parc automobilístic català

En tot cas, en quin punt es troba Catalunya en el trànsit cap a una eventual hegemonia del cotxe elèctric? L'increment de la seva presència és evident els darrers anys, i de forma cada cop més accelerada, però encara queda molt camí per recórrer. El 2011, tot just hi havia 3.809 vehicles elèctrics al país -excloent els híbrids-, dels quals només **119 eren turismes**, representant llavors una autèntica raresa als carrers.

No va ser fins al 2015 que es va superar el miler de cotxes elèctrics, acabant l'any amb 1.026, d'entre un total de 6.923 vehicles elèctrics. El juliol d'aquest any, però, ja **s'ha multiplicat per 10 aquella xifra** i, segons dades del Ministeri de l'Interior, el parc de vehicles català ja compta amb 36.857 vehicles elèctrics, dels quals **11.889 són turismes**. Els altres tipus més comuns amb aquesta propulsió són els ciclomotors (12.254), les motos (6.507) o fins i tot els camions (906) i autobusos (167).

```
!function(){"use strict";window.addEventListener("message",(function(e){if(void 0!==e.data["datawrapper-height"]){var t=document.querySelectorAll("iframe");for(var a in e.data["datawrapper-height"])for(var r=0;r
```

Encara per sota del 0,5%

Malgrat que la dada de més de 10.000 turismes elèctrics pugui ser rellevant, no ho és tant si es compara amb el total de cotxes que circulen pels municipis catalans. En realitat, només 3,4 de cada 1.000 turismes matriculats a Catalunya són elèctrics, cosa que significa que encara no s'ha arribat ni tan sols a l'1% del total. I ni al 0,5%. El parc automobílic català té registrats més de 3,5 milions de turismes i, d'aquests, només **un de cada 300 és elèctric**.

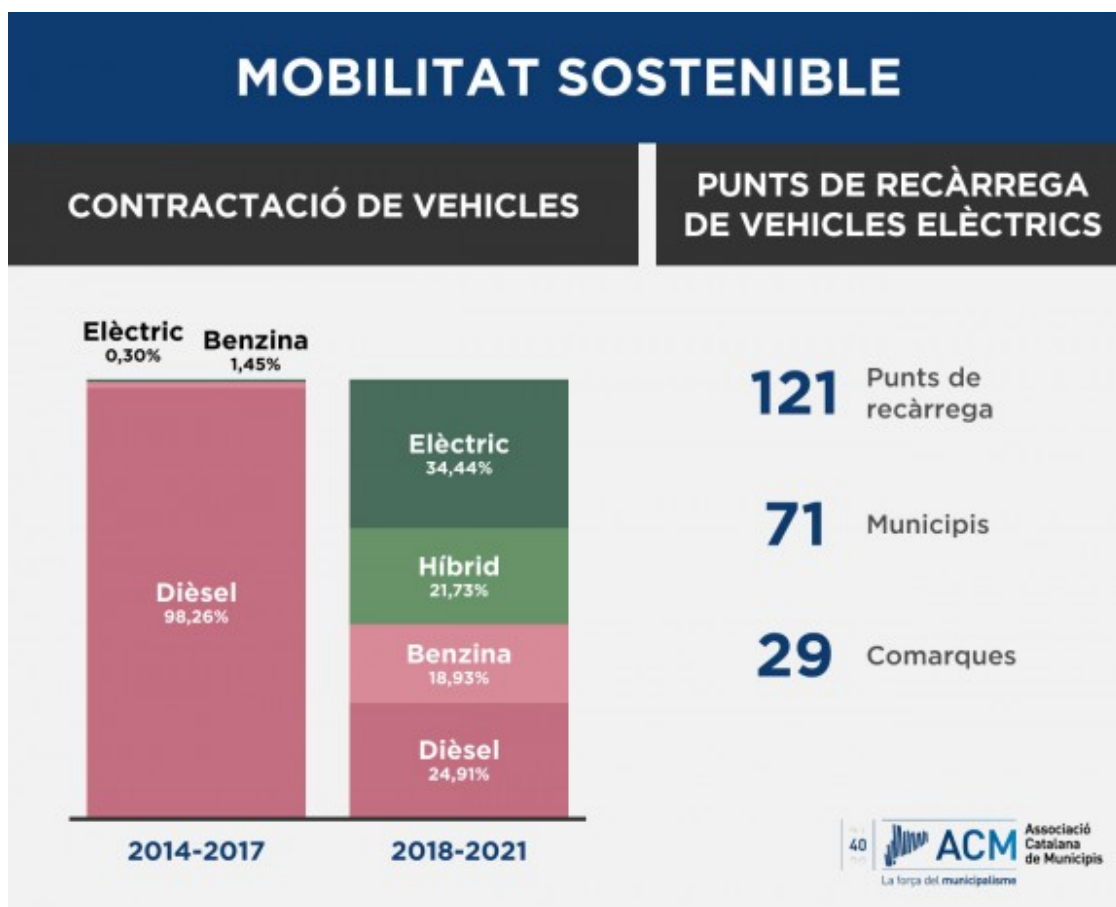
És una xifra força baixa, tot i que la realitat és que, a finals del 2019, tot just un de cada 500 turismes era elèctric, dos anys abans ho era un de cada 1.200, i el 2017, un de cada 3.300. Si es tenen en compte tots els tipus de vehicles, la ràtio millora, ja que **6,5 de cada 1.000 són elèctrics**. O el que és el mateix, un de cada 150, aproximadament, ja que els motors tèrmics han cedit més terreny en els vehicles de dues rodes. El següent gràfic mostra exactament com ha evolucionat aquesta implantació, encara en una fase molt inicial.

```
!function(){"use strict";window.addEventListener("message",(function(e){if(void 0!==e.data["datawrapper-height"]){var t=document.querySelectorAll("iframe");for(var a in e.data["datawrapper-height"])for(var r=0;r
```

La central de compres de l'ACM dispara l'electrificació dels vehicles municipals

L'**Associació Catalana de Municipis** (ACM) va impulsar el 2012 una **central de compres** que permet als ajuntaments i altres administracions locals accedir a tot tipus de béns i serveis amb unes condicions avantatjoses.

L'enllumenat públic, el mobiliari urbà, els uniformes de les policies municipals i les assegurances són alguns dels exemples dels àmbits inclosos en l'ampli catàleg de la central de compres. Els darrers anys, a més, ha guanyat molta importància l'adquisició de vehicles de **mobilitat sostenible**. De fet, la plataforma de compra conjunta de l'entitat municipalista ha permès **disparar l'electrificació del parc mòbil dels ajuntaments**.



En el període 2014-2018 el **98,3% de la despesa** -sumant compra i rènting- es destinava a **vehICLES dièsel** mentre que els elèctrics eren absolutament testimonials (0,3%). La situació s'ha capgirat com un mitjà i, en el període 2018-2021, la **mobilitat sostenible ja representa més del 56% de la despesa**: 34,4% elèctrics i 21,7% d'híbrids. Tot plegat, en un context on la despesa global ha passat de 19 a 34 milions d'euros.

La contractació de vehicles inclou tant cotxes com motocicletes per a serveis generals, policia i brigada. Recentment, a més, s'ha incorporat a l'oferta del catàleg un model d'escombradora vial d'aspiració elèctrica. Finalment, també destaca la possibilitat que els ens locals adquireixin **punts de recàrrega**: en només **tres anys se n'han instal·lat 121** en 71 municipis de 29 comarques.

[ficientreport] [credits-ACM-teletreball]
[sensepubli] [senseminutaminut]

```
!function(){ "use strict"; window.addEventListener("message", function(e) { if (void 0 !== e.data["datawrapper-height"]) { var t = document.querySelectorAll("iframe"); for (var a in e.data["datawrapper-height"]) for (var r = 0; r
```

```
!function(){ "use strict"; window.addEventListener("message", function(e) { if (void 0 !== e.data["datawrapper-height"]) { var t = document.querySelectorAll("iframe"); for (var a in e.data["datawrapper-height"]) for (var r = 0; r
```

```
!function(){"use strict";window.addEventListener("message",function(e){if(void 0!==e.data["datawrapper-height"]){var t=document.querySelectorAll("iframe");for(var a in e.data["datawrapper-height"])for(var r=0;r
```

```
!function(){"use strict";window.addEventListener("message",function(e){if(void 0!==e.data["datawrapper-height"]){var t=document.querySelectorAll("iframe");for(var a in e.data["datawrapper-height"])for(var r=0;r
```