

■ Nota de premsa ■

L'ATM, amb la col·laboració de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, ha organitzat avui la II Cursa de Transports de l'Àrea de Lleida

- La prova pretén comparar temps, costos, consums i emissions de CO2 de diferents mitjans de transport en els mateixos recorreguts.
- 2 models diferents de cotxe elèctric han participat en les curses amb sortides des de Mollerussa i Tàrrega.

L'Autoritat Territorial de la Mobilitat de Lleida, en col·laboració amb l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) i els ajuntaments lleidatans participants, amb el suport del Departament de Territori i Sostenibilitat, han organitzat avui la II Cursa de Transports de l'Àrea de Lleida.

La Cursa de Transports és una comparativa cívica en què diverses persones es desplacen simultàniament entre dos punts per comparar els temps de viatge, costos directes, consum energètic i emissions de CO2 que generen dos o més mitjans de transport en el seu recorregut.

A la II Cursa de Transports de l'Àrea de Lleida el bus ha competit amb el cotxe privat des de 8 municipis fins a la capital del Segrià. Els Ajuntaments que han participat són: Alfarràs, Alpicat, Balaguer, Mollerussa, Maldà, Rosselló, Tàrrega i Torrefarrera.

Addicionalment ha participat la bicicleta des d'Alpicat, un dels municipis participants més proper a Lleida. Com a novetat de l'edició 2012 d'aquesta cursa de mitjans de transports, cal destacar la participació de dos models vehicles elèctrics de Renault, el Kangoo Z.Ei el Fluence Z.E., cedits pel concessionari Renault Autansa de Lleida.

Desenvolupament de la Cursa

La sortida de les curses s'ha fet des de la porta dels respectius Ajuntaments entre les 8.00 i les 9.30 hores, i els participants, prop d'una trentena de persones, han arribat successivament entre les 8.30 i les 10.30 hores a un punt de trobada comú ubicat a la Plaça de l'Escorxador de Lleida, on s'ha fet una lectura dels resultats més destacats a les 10.45 hores, amb la presència de la directora dels serveis territorials a Lleida, Maria Dolors Tella, el gerent de l'ATM Àrea de Lleida, José Luis Cunillera i Xavier Lujan i Albert Obiols, representants de la PTP.

El vehicle elèctric se suma a la II Cursa de Transports Interurbana de Lleida.

L'edició 2012 de la cursa ha comptat amb la participació del cotxe elèctric, a més del tradicional cotxe dièsel i bus dièsel, a dues de les 8 rutes d'enguany, Mollerussa i Tàrrrega. La participació del vehicle elèctric en els recorreguts des de Mollerussa i Tàrrrega fins a Lleida ha estat possible gràcies al concessionari oficial de Renault a Lleida, Autansa 3000, que ha cedit els models Kangoo Z.E i Fluence Z.E. de Renault.

El cotxe elèctric és especialment interessant de comparar amb el vehicle amb motor d'explosió dièsel. Per exemple, en el consum d'energia primària en zona interurbana és aproximadament la meitat del d'un vehicle amb motor d'explosió; respectivament, les emissions de CO2 són aproximadament d'una quarta part. Parlem d'energia primària per referir-nos des del moment en què extraiem recursos de la natura: el moment de bombar, refinar i transportar el petroli fins al consum o, en el cas de l'electricitat, les múltiples formes de convertir energia en electricitat a les centrals eòliques, nuclears, tèrmiques (de gas principalment), hidroelèctriques, de biomassa, solars i termosolars, sempre d'acord amb el mix elèctric espanyol de 2011. Per fer una referència comparable amb el cotxe dièsel tradicional, s'ha tingut en compte un cotxe elèctric gran de cinc places.

En comparar-se l'energia primària consumida pel vehicle elèctric respecte l'autobús es pot comprovar que el vehicle elèctric consumeix lleugerament més que el transport privat electrificat; però en procedir l'energia del bus dièsel exclusivament de la combustió de recursos fòssils, el vehicle elèctric emet

pràcticament la meitat de grams de CO₂ que el bus. Com que el bus dièsel estalvia energia, però emet més CO₂ que el cotxe elèctric, és fàcil concloure que una hibridació o electrificació dels autobusos permetrà en un futur competir ambientalment també amb el cotxe elèctric, com ja succeeix amb els trens elèctrics. Per tant és un fet més que positiu, que transports privats i públics avancin en el camí de l'electrificació, seguint el model de mobilitat sostenible que doni prioritat als modes no motoritzats en primer lloc, els transports públics en segon lloc, i els individuals en tercer.

Pel que fa els costos del cotxe elèctric cal tenir present que, de moment, tenen un alt cost d'adquisició, però en consum són molt més econòmics que els vehicles d'explosió.

EXPLICACIÓ DELS CÀLCULS

Temps de viatge. Dels transports ens interessa el seu cost i la seva rapidesa, no pas la velocitat punta. Per això a la Cursa de Transports es calcula el temps de viatge de "porta a porta" entre un origen i una destinació. Això ha d'incloure el temps d'aparcament per al transport privat i el temps d'accés a la parada i espera del transport públic. Com a la realitat, a la Cursa de Transports tots els viatgers comencen i acaben a peu.

Costos directes. Els costos directes del vehicle privat inclouen la mitjana de la despesa per posar a punt un vehicle i fer-lo funcionar. Per tant s'hi compten des de les grans despeses fixes com l'adquisició del vehicle, manteniment, reparacions, impostos i les assegurances repercutides sobre la vida útil del vehicle, expressades en €/km. També s'hi compten les despeses variables, com és la benzina, l'aparcament, els peatges (si es dona el cas), etcètera. Així doncs, deixant de banda el preu de l'aparcament, que varia en funció del temps, al voltant d'unes tres quartes parts dels costos directes del vehicle privat s'associen a l'amortització del vehicle, i la quarta part restant correspon al combustible gastat en el desplaçament. En el cas de la bicicleta, els costos són molt baixos perquè només és comptabilitza la part proporcional de l'amortització de la bicicleta en la seva vida útil.

Els costos directes del transport públic, en canvi, no són proporcionals al recorregut realitzat, ja que les tarifes són planes segons la zona, i no depenen

dels quilòmetres realitzats. Per exemple, entre Tàrrrega i Lleida s'ha escollit un títol de transport prou representatiu: la T-10/30. En haver de travessar dues zones per a cobrir el desplaçament en l'àmbit tarifari integrat, cada viatge suposa una despesa de 1,10 €.

Despesa energètica. S'han tingut en compte tres conceptes per avaluar la despesa energètica dels viatges: el consum general pel propi vehicle en el seu desplaçament, el cost energètic de processar l'energia i fer-la arribar als vehicles (de la natura a la benzinera o a la xarxa elèctrica) i el cost energètic emprat en la construcció dels vehicles repercutit sobre la seva vida útil. No s'han contemplat despeses energètiques del manteniment dels vehicles, desballestament al final de la seva vida útil ni aquelles relacionades amb la construcció i manteniment de les infraestructures que utilitzen. Amb tot, s'expressa d'una banda el consum d'energia primària i per l'altra el consum d'energia fòssil d'acord amb el mix elèctric espanyol (segons *Ministerio de Industria "Balance energético de España en 2010".*)

Emissions de CO₂. S'han tingut en compte dos conceptes per avaluar les emissions dels vehicles: les del propi desplaçament i les emeses per la construcció dels vehicles, repercutides al llarg de la seva vida útil. No s'han contemplat despeses energètiques del manteniment dels vehicles, desballestament al final de la seva vida útil ni aquelles relacionades amb la construcció i manteniment de les infraestructures que utilitzen.

Resultats. Veure annex.

Lleida, 25 de setembre de 2012