

Desayunos **CincoDías**

Red de recarga eficiente y agilidad administrativa para confiar en la movilidad eléctrica

España se sitúa en un 16,8% de despliegue en puntos de recarga frente a países como Portugal, con un 20,5%. Cumplir los objetivos podría suponer entre 17.000 y 20.000 nuevos puestos de trabajo



“Aunque no hay rentabilidad, es una inversión de futuro”

FRANCISCO LAVERÓN SIMAVILLA,
RESPONSABLE DE PROSPECTIVA
ENERGÉTICA DE LA DIRECCIÓN
DE INNOVACIÓN, POLÍTICAS
ENERGÉTICAS Y CALIDAD DE
IBERDROLA



“Si alguien ha estado a la altura de las circunstancias es la oferta”

JOSÉ LÓPEZ-TAFALL,
DIRECTOR GENERAL DE ANFAC
(ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE
FABRICANTES DE AUTOMÓVILES
Y CAMIONES)

IXONE ARANA
MADRID

El momento propicio para conseguir que el vehículo eléctrico penetre en la sociedad española ha llegado, por fin. Esa es, al menos, la conclusión a la que llegaron expertos del sector durante el encuentro digital *Infraestructura de recarga para la transición hacia la movilidad eléctrica*, organizado por **CincoDías** en colaboración con Transport & Environment (T&E).

Isabel del Olmo, jefa del departamento de movilidad sostenible y ciudad del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía), asegura que ahora confluyen tres factores que van a hacer que sea una realidad este propósito. “El primer factor es el alineamiento que existe en las Administraciones a nivel internacional, europeo y nacional para que, de verdad, se fomente la electrificación del transporte. El segundo punto es que tenemos fondos, algo de lo que hasta la fecha carecíamos. El tercer factor pasa por que tenemos un sector industrial con la cadena de valor de todo lo que es electromovilidad muy bien posicionada”, afirma. Según Del Olmo, de hecho, el 90% de las infraestructuras, bienes de equipo y electrónicas de potencia podrían ser de fabricación nacional.

Las cifras del desarrollo de la movilidad eléctrica en España, sin embargo, dejan mucho que desear a día de hoy. El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 ha establecido



De izquierda a derecha, desde arriba: Javier Fernández Magariño (**CincoDías**), moderador del encuentro; Arturo Pérez de Lucía (Aeive); Francisco Laverón (Iberdrola); Francisco Ruiz (Everis); Isabel del Olmo (IDAE); Rocio Báguena (Mitma), y José López-Tafall (Anfac).

unos ambiciosos objetivos de electrificación del transporte por carretera en España para 2030: cinco millones de vehículos eléctricos, incluidos los coches, furgonetas, motocicletas y autobuses. Esta cifra implicaría, como mínimo, 500.000 puntos de recarga públicos. En estos momentos, en cambio, hay alrededor de 56.000 vehículos eléctricos y unos 8.000 puntos de recarga.

Francisco Laverón, responsable de prospectiva energética de la dirección de innovación, políticas energéticas y calidad de Iberdrola, considera que, “aparte del precio, la principal barrera para la compra del vehículo eléctrico es la falta de una red suficiente de puntos de recarga públicos que dé confianza a los conductores”. Para Laverón, es como el problema del huevo y la gallina: “Qué hacemos

primero, ¿tener suficientes vehículos eléctricos para dar rentabilidad a los puntos de recarga o desarrollar los puntos de recarga para que pueda haber ese despegue de vehículos eléctricos?”.

La respuesta es clara para José López-Tafall, director general de Anfac (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), que asegura que el sector de la automoción “es el único que ha estado a la altura de las circunstancias”. “La disponibilidad de una infraestructura de recarga ubicua y con las potencias adecuadas es una condición previa porque si los consumidores no disponen de esa infraestructura de recarga, para nosotros resulta mucho más difícil impulsar la descarbonización”, lamenta.

Arturo Pérez de Lucía, director general de Aeive (Asociación Empresarial

para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico), reconoce la necesidad de ese incremento en las infraestructuras de recarga, pero solicita ayuda para conseguirlo: “La reforma fiscal es importante, habría que hacer algo en el IVA para que el vehículo eléctrico sea asequible hoy, no mañana, en cuanto a precio de combustión. Tenemos un objetivo ambicioso pero debemos ser realistas y coherentes a la hora de reclamar”.

Barreras administrativas
La ralentización de España frente a otros países de la Unión Europea puede ser analizada bajo ese insuficiente avance en materia de desarrollo de infraestructuras de recarga. Según el *Estudio sobre el despliegue de la infraestructura de carga del vehículo eléctrico en España*, realizado por Everis y Transport &

Environment y presentado durante el encuentro, España se sitúa en un 16,8% de despliegue en puntos de recarga para el segundo trimestre de 2020, frente a Portugal, con un 20,5%, o Noruega, con un 150,7%.

Aun así, los representantes del sector coinciden en que la evolución es muy positiva. “Tenemos en torno a 8.000 puntos de carga públicos que han sido casi 2.500 más en 2020 de los que había el año anterior y más de 6.000 son de potencias de hasta 22 kW”, apunta Pérez de Lucía.

En cuanto a la matriculación de vehículos eléctricos, López-Tafall explica que la última cifra “casi dobló la del año anterior” y desde el punto de vista de la producción también han pasado de 270 vehículos a 84.000. “La tendencia es positiva y los números también”, reconoce.

El objetivo de España es alcanzar los 5 millones de vehículos eléctricos en 2030

En la actualidad existen 8.400 puntos de recarga pública en todo el territorio



“La mano está tendida para avanzar en la regulación y la facilitación de los trámites”

ROCÍO BÁGUENA,
DIRECTORA DE LA DIVISIÓN DE ESTUDIOS Y TECNOLOGÍA DEL TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



“Tenemos un objetivo ambicioso, pero debemos ser realistas a la hora de reclamar”

ARTURO PÉREZ DE LUCÍA,
DIRECTOR GENERAL DE AEDIVE (ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO)



“Podemos incentivar al ciudadano porque tenemos más presupuesto y podemos dar continuidad a las ayudas”

ISABEL DEL OLMO,
JEFA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CIUDAD DEL IDAE (INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACIÓN Y AHORRO DE LA ENERGÍA). MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO



“No es suficiente que algunos agentes impulsen cambios, sino que haya una coordinación”

FRANCISCO RUIZ BARRIENTOS,
DIRECTOR DE CONSULTORÍA DE ESTRATEGIA E INNOVACIÓN EN ENERGÍA & 'UTILITIES' DE EVERIS



“El Gobierno es el actor clave para lograr la cohesión y la participación de los diferentes actores”

ERNESTO GÁMIZ MARTÍNEZ,
GERENTE DE CONSULTORÍA DE ESTRATEGIA E INNOVACIÓN EN ENERGÍA DE EVERIS



“España ocupa una posición muy rezagada y el esfuerzo a realizar es considerable”

CARLOS BRAVO,
DIRECTOR INTERINO DE TRANSPORT & ENVIRONMENT ESPAÑA (FEDERACIÓN EUROPEA DE TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE)

Pero para que los números sigan creciendo consideran esencial superar las barreras administrativas. Francisco Ruiz, director de consultoría de estrategia e innovación en energía & utilities de Everis, destaca “la necesidad de simplificar todos los trámites administrativos y homogeneizarlos para que los operadores tengan mayor facilidad para desplegar sus planes y sea de una forma más clara y con tiempos de respuesta más cortos”.

En ese sentido, Rocío Báguena, directora de la división de Estudios y Tecnología del Transporte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), reconoce que la implantación de puntos de recarga “exige numerosos trámites que llevan su tiempo y pueden afectar al desarrollo de la infraestructura”, pero recalca que el ministerio está haciendo esfuerzos por agilizarlo.

“Llevamos a cabo la modificación de la orden ministerial que regula los accesos a las carreteras precisamente para facilitar la implementación de estos puntos de recarga, si efectivamente hay cuestiones que todavía suponen trabas administrativas estamos dispuestos a sentarnos para ver cómo mejorar la situación”, dice.

Generación de empleo

El camino hacia la electromovilidad es lento y costoso, pero genera innumerables beneficios climáticos, sociales y económicos. Así lo recoge el estudio de Everis y Transport & Environment,

Una etapa de cambio y transformación

► **Salud.** La movilidad tendrá un papel central no solo por su relevancia en términos de gases de efecto invernadero, sino por su papel para la salud y calidad de vida de los ciudadanos. Así opina Sara Aagesen, secretaria de Estado de Energía del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y encargada de dar la bienvenida al encuentro. Según Aagesen, prueba de la apuesta del Gobierno es que “de los 30 componentes que hay en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, el primero de ellos es el plan de choque para una movilidad sostenible, segura y conectada”. Este componente está dotado con un presupuesto de 2.000 millones de euros en tres años y 1.100 millones para 2021.

► **Confianza.** La clave para impulsar este nuevo tipo de movilidad, según Aagesen, radica en crear un marco de confianza para los usuarios con una red de infraestructuras adecuada, segura y eficiente, evitando así la llamada “ansiedad de rango o autonomía”. “Que el consumidor tenga muy claro que va a tener disponibilidad de puntos de recarga a lo largo del conjunto del territorio español, incluso en las conexiones con nuestros países vecinos. No podemos correr el riesgo de quedarnos atrás”, sostiene.

► **Medidas.** Para lograrlo, la secretaria de Estado recuerda algunas de las medidas que ya están en marcha y otras en las que se está trabajando: “Hemos otorgado la declaración de utilidad pública a las infraestructuras de recarga de alta capacidad, estamos trabajando el proyecto de real decreto por el que se regulan los puntos de recarga para vehículos eléctricos y en la actualización del geoportal sobre las estaciones de servicio con toda la información de localización de los puntos de recarga”.



Sara Aagesen, secretaria de Estado de Energía del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

cuyo objetivo es plantear las principales medidas necesarias para impulsar la electrificación del transporte en la próxima década.

Carlos Bravo, director de Transport & Environment España, recuerda que el transporte es el principal sector de emisión de gases de efecto invernadero en el país. “El transporte fue el responsable del 29% del total de emisiones nacionales de gases de efecto invernadero, por lo tanto, es un problema importante y no debemos olvidar que es un reto con gran urgencia debido a la situación de emergencia climática”, afirma Bravo.

Además, la aceleración del plan de movilidad eléctrica podría suponer también una gran oportunidad para la generación de empleo, según apunta Ernesto Gámiz, gerente de consultoría de estrategia e innovación en energía de Everis. Gámiz resalta que los resultados del estudio indican una proyección hacia 2030 donde “tendríamos la posibilidad de generar entre 17.000 y 20.000 nuevos puestos de trabajo”. “Es una gran oportunidad a la hora de desarrollar y explotar el talento que ya existe en España y que además se puede empezar a generar”, añade.

Sin embargo, apostar por la movilidad eléctrica es todavía una decisión arriesgada para muchas empresas. Laverón, de Iberdrola, confiesa que a pesar de la baja o nula rentabilidad que supone desarrollar los puntos de recarga, es una inversión de futuro. “Tenemos que adelantarnos al despe-

que del mercado de vehículos eléctricos precisamente para que no sea esta parte de la cadena una barrera para que se desarrollen”, explica.

El informe, de hecho, concluye el coste que tendría tanto para el sector público como para el privado la implantación de una red de puntos de recarga eficiente. En un primer escenario caracterizada por tiempos de recarga lentos con potencias menores (7 kW), la estimación de la inversión pública rondaría los 540 millones de euros, mientras que la inversión privada para acompañarla, según explica Gámiz, sería de 1.800 millones. Por otra parte, en un escenario marcado por la recarga rápida y ultrarrápida (hasta 22 kW), la inversión pública sería de 870 millones de euros y la privada estaría proyectada alrededor de los 2.440.

Bravo considera que es un objetivo realizable “si hay voluntad política, si

El transporte es el responsable del 29% del total de emisiones nacionales de CO₂

“La tendencia es positiva y los números también”, afirma José López-Tafall

la Administración pública se involucra en ello y sirve además de catalizador para facilitar la inversión del sector privado”. De no acometerse ese esfuerzo, dice, “España podría perderse todos los beneficios económicos, tecnológicos, medioambientales, sociales y de salud pública que van asociados a la movilidad eléctrica”. Isabel del Olmo, como representante del IDAE, adscrito al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, mantiene que el despliegue de infraestructuras de recarga va a ser parte de la recuperación económica que se requiere promover en clave de transición ecológica y que “el Gobierno está trabajando en establecer ese marco regulatorio y de incentivos que la haga posible”. “Ya está dando sus frutos”, sostiene.

La clave, coinciden, está en la confianza de los conductores. Y para conseguir esa confianza es necesaria una red de infraestructuras de recarga segura y eficiente. “Hace un año teníamos muy claros los objetivos y que esta iba a ser la década realmente importante y decisiva para encauzar la transición energética y ecológica tanto en el sector de la electricidad como del transporte. Ahora lo que tenemos que hacer es acelerarlo”, indica Laverón. Ahora que parece que la colaboración entre todos los sectores ha llegado, queda comprobar si ha llegado a tiempo para que España logre los objetivos marcados en una década.