

CONCLUSIONES III OBSERVATORIO VIII FORO NISSAN - BILBAO



PARTICIPANTES III OBSERVATORIO VIII FORO NISSAN

- Ayuntamiento de Bilbao. Director del Área de Movilidad y Sostenibilidad. Ignacio Alday Ruiz
- Ente Vasco de Energía. Enrique Monasterio
- AEDIVE. Arturo Pérez de Lucía
- ANFAC. Arancha García
- IBERDROLA. Jorge Muñoz y Borja Hormigo
- ZUNDER. Daniel Pérez Gutiérrez
- REPSOL. Carlos Bermúdez
- El Diario Vasco. Charly Viedma
- El Correo. Manu Cortés
- El Confidencial. Samuel Saco
- El Correo (Economía). Jorge Murcia
- El Mundo. Ana Montenegro
- NISSAN. Francesc Corberó
- NISSAN. David Barrientos

CONCLUSIONES

TEMÁTICA.

Bloque medidas

- **Desde 2015 Nissan lidera el Foro de la Movilidad. Se presenta Plan Integral y siete años después seguimos a la cola de Europa. ¿Son suficientes las medidas de apoyo al mercado de vehículos electrificados en España?**

A tenor de la evolución del mercado eléctrico con una cuota del 4% en España o del mercado electrificado, con una cuota que roza el 10%, las medidas que se han tomado hasta ahora son insuficientes.

Desde **NISSAN** se insiste una vez más no solo en hacer los planes existentes, el MOVES, principalmente, más accesibles y fáciles de tramitar. Además, medidas fiscales relacionadas con el IVA o IRPF serían medidas que animarían mucho más el mercado.

El **AYUNTAMIENTO DE BILBAO**, que no es contrario a las medidas, comentó que no es solo una cuestión de medidas, sino también de cambio cultural y de promover la cultura de la electrificación y hacer las ciudades más accesibles a los peatones.

Desde **AEDIVE** se insiste en facilitar las ayudas de manera directa y, sobre todo, en un aspecto crucial como es la comunicación e información. Se debe evitar trasladar miedo a la sociedad sobre el vehículo eléctrico y se reseña un punto clave a trabajar que es la información en los puntos de venta.

Por su parte, **IBERDROLA** señaló tres puntos importantes que condicionan el mercado y sobre los que hay que trabajar: la pérdida de poder adquisitivo de los ciudadanos en los últimos años que impacta en la venta de coches y, por supuesto, también en la venta de coches eléctricos, la distribución geográfica de España con grandes distancias y el hecho de que el 70% de los coches en la actualidad no disponga de un garaje. Respecto a las ayudas considera que son necesarias, pero mucho más simples y directas.

Por su parte, el **ENTE VASCO DE LA ENERGÍA**, puso de manifiesto la necesidad de impulsar y vencer la resistencia al cambio y la necesidad de comunicar en positivo. Se puso en valor la tramitación de las ayudas en el País Vasco, que son bastante ágiles, pero insistió en la necesidad de información al ciudadano para finalizar toda la operativa. Respecto a la medida de reducción del IVA para los coches eléctricos se mostró partidario de ella.

Por parte de **ZUNDER** se reiteró la necesidad de agilizar y simplificar las ayudas no solo al coche eléctrico sino también a la instalación de infraestructura. Puso de manifiesto que aún están resolviendo solicitudes del año 2019 en lo que ha instalación de infraestructura. Explicó las grandes diferencias existentes con otros lugares de Europa, donde la instalación de puntos de carga se ha convertido en una pieza clave de la electrificación.

Por su lado, **REPSOL**, comentó en línea con el resto de los participantes que no es que no haya infraestructura de carga, sí que la hay, pero que cuesta mucho conseguir y vencer toda la burocracia para incrementar los puntos de carga. Desde la óptica de REPSOL se deben eliminar las incertidumbres.

Respecto a este primer tema, **ANFAC**, comentó la necesidad de poner al ciudadano en el centro a la hora de facilitar el mensaje. Estamos en unas cifras de mercado muy alejadas de la situación que por renta per cápita debería tener España, y en el tema de los coches eléctricos, aún más. Esto hace que el parque siga envejeciéndose. Se trasladó la necesidad de tener una fiscalidad mucho más favorable al vehículo eléctrico, con reducciones de IVA para colectivos como autónomos y empresas, mejorar el tratamiento fiscal de la retribución en especie en la compra de un vehículo eléctrico, un IRPF más atractivo para el ciudadano en relación con el vehículo eléctrico.

En definitiva, los expertos opinan, respecto a este primer bloque relacionado con el vehículo, que la mejora y simplificación de las ayudas para convertirlas en ayudas directas, así como una fiscalidad favorable al vehículo eléctricos serían claves a la hora de avanzar en la electrificación de nuestro país.

Bloque infraestructura de carga

- **¿Cómo podemos acelerar el despliegue de infraestructura? Según los expertos, España necesitaría 300.000 puntos de carga en 2030 para un despliegue adecuado del vehículo eléctrico. Hoy tenemos algo más de 20.000. Hay más de 7.400 IRVES no operativas en España (el 30% de las de carga rápida), es decir, completamente finalizadas y a la espera de autorización. ¿Qué se puede hacer para mejorar esta situación?**

Por parte de **ZUNDER** se puso de manifiesto la ineficiencia del sistema a la hora de tramitar las autorizaciones correspondientes para la instalación de puntos de carga. Puso de manifiesto que el tiempo medio para la instalación de un punto de tensión baja es de un año y que en el caso de tensión media va de un rango de 20 meses a 46 meses. Pero que en cualquiera de los casos, hoy en día con las instalaciones que hay y las que se van aprobando, se puede viajar sin problema por España con un coche eléctrico. También se puso de manifiesto la necesidad de informar en las carreteras de la situación de

puntos de carga al igual que se hace con las estaciones de servicio de combustible tradicional. Esto ya se hace en Europa.

Desde **AEDIVE** se puso de manifiesto que la infraestructura actual es más que suficiente para el parque actual y que incluso está preparada para muchos más vehículos. Se hizo alusión a un problema existente y es el incumplimiento por parte de algunos Ayuntamientos de la declaración responsable como elemento a tener en cuenta para conceder la autorización en menor tiempo. Al menos hay en España 100 Ayuntamiento que no lo cumplen, a pesar de que está regulado así en la legislación actual. AEDIVE ha acudido a la Ley de Unidad de Mercado para defender este hecho.

Desde **IBERDROLA** se constata que en su caso, que su red se ha multiplicado por 8 respecto a hace tres años. Se insiste en positivizar el mensaje de la infraestructura y eliminar el mantra de que no hay infraestructura suficiente. Y señala que sus puntos de carga cada vez van más destinados a alta potencia para cubrir las necesidades de itinerancia de los clientes.

Por parte del **AYUNTAMIENTO DE BILBAO** se traslada que se han puesto más de 17.000 plazas de residente de las cuales 1.300 han sido electrificadas. Hace referencia al desarrollo de las zonas de bajas emisiones y, por último, cita uno de los proyectos interesante a la hora de proporcionar energía a los puntos de carga que viene de un acuerdo con el Metro de Bilbao para usar su energía.

Desde **REPSOL** se apunta que el despliegue de infraestructura de red comenzó ya en el año 2012 instalando puntos de recarga y en 2019 fue la primera compañía en instalar el primer punto de carga ultrarrápida de España y que desde entonces han desarrollado muchos más puntos. Hoy en día la compañía multienergética tiene ya más de 1.300 puntos instalados, de los cuales más de 600 están operativos. En este sentido, Repsol señala que 700 de ellos todavía están a la espera de recibir la autorización correspondiente. Una vez más la burocracia está frenando el avance de la electrificación.

Desde **ANFAC** se apunta a que no hay planificación ni gobernanza en el aspecto de la infraestructura, de la misma manera que tampoco hay una fuente oficial de la ubicación de los puntos de carga. Que es algo que se está trabajando pero todavía no está y eso supone desinformación para el cliente que tiene que acudir a distintas fuentes sin garantía. Desde la visión de Anfac no solo es un tema de cantidad sino de capilaridad para que no hay zonas desprotegidas de carga para el vehículo eléctrico.

Por su parte, el **ENTE VASCO DE LA ENERGÍA**, pone en entredicho la cifra de 300.000 puntos de carga y hace un símil con las estaciones de servicio de combustible. Hay 11.600 estaciones de servicio, con una media de 5 o 6 surtidores hace un total aproximado de 70.000 puntos de repostaje. Considera que los 300.000 puntos están sobre-dimensionados y que no hay falta tanto desarrollo. De hecho, según un Estudio que han hecho en el País Vasco, sólo el 2% de los vehículos eléctricos recargan en puntos públicos, por lo que considera que hay que dimensionar correctamente el número de puntos de carga necesarios. Deberíamos centrarnos en saber qué infraestructura necesitamos y dónde la queremos. La carga rápida debería estar situada en camino o viaje y en destino la carga media o lenta.

Para cerrar este punto, **NISSAN** pone de manifiesto que seguimos antes problemas muy similares de los de hace una década que Nissan puso en marcha el vehículo eléctrico en España y el más importante es la burocracia y el tiempo que se tarda en la puesta en funcionamiento de la infraestructura. Atisbó otra problemática como es la homogeneización y armonización de los criterios para potenciar las ventajas del uso del vehículo eléctrico en España. Consideramos que deberían ser los mismo en todos los lugares para no crear confusión al ciudadano. En definitiva, necesitamos un discurso único porque ya hay infraestructura, pero nos sigue faltando un modelo único y definitivo de movilidad.