

“AYUDAS COMO EL MOVES III SON UN INSTRUMENTO NECESARIO QUE ENVÍA SEÑALES POSITIVAS Y CERTIDUMBRE A LOS USUARIOS, PARA QUE PUEDAN DISPONER DE MÁS FONDOS PARA COMPRAR VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, EN UN MOMENTO EN EL QUE LA OFERTA DE MODELOS ES CADA VEZ MAYOR”



El impulso de la movilidad eléctrica en España experimenta un momento crítico. Tras años de ser la gran esperanza para descarbonizar parte del sector del transporte, las cifras de su crecimiento no están cerca de ser las necesarias para equiparar el segmento al de otros países europeos e incluso para lograr cumplir los objetivos del PNIEC. Arturo Pérez de Lucía, Director General del gremio AEDIVE, analiza en esta entrevista exclusiva de nuestro medio, la situación de la movilidad eléctrica en España.

ARTURO PÉREZ DIRECTOR GENERAL

La Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE) surge como respuesta de toda la cadena de valor de la industria española de la Movilidad Eléctrica por unificar criterios y actuaciones, en conjunto con las administraciones, para impulsar la cadena de valor industrial, tecnológica y de servicios del vehículo eléctrico, su infraestructura de recarga y servicios asociados.

Comparado con otros países europeos, ¿cómo avanza la movilidad eléctrica en el segmento de turismos en España?

En el continente, la situación es desigual en función de los países, siendo Noruega el país con una mayor tasa de penetración de vehículos eléctricos. Dentro de la Unión Europea, Suecia, Países Bajos, Alemania y Austria son los Estados que le siguen, pero se está produciendo una cierta ralentización en las cifras de nuevas matriculaciones, debido a la retirada o modificación de los incentivos públicos en países como Alemania o Francia.

Si nos centramos en las cifras del primer semestre de 2024, el 20,5 % de las matriculaciones de turismos registradas en la Unión Europea correspondieron a modelos electrificados (eléctricos puros + híbridos enchufables), cuando en España esa ratio se queda en el 13,5 %. Nuestro país necesita acelerar el ritmo de matriculaciones.



Fuente: NetCarShow

¿Es suficiente la infraestructura de recarga existente?

Podemos decir que la infraestructura de recarga existente en España es más que adecuada para el parque actual de vehículos electrificados. A fecha del primer semestre de 2024, nuestro país contaba con una red de 34.105 puntos de carga de acceso público operativos. Un dato ilustrativo es que la tasa de uso medio de estos cargadores públicos es solo del 6,3 %. Por otro lado, hay resaltar que en el segundo trimestre de este año se instalaron y pusieron en marcha una media de 635 equipos por mes. Además, una tendencia muy relevante es que los puntos de recarga que han experimentado un mayor crecimiento en el 2º trimestre de 2024 son los de 50 kW a 250 kW (con un 10 % de incremento). Este tipo de equipos son los que permiten la carga ultrarrápida.

¿Qué porcentaje de VE a 2030 sería realista y por qué?

Si nos atenemos a los objetivos del Gobierno en el PNIEC, que implican cinco millones y medio de vehículos eléctricos en 2030, tendríamos que estar en ratios de matriculaciones anuales estos siete años, en torno a las 700.000 unidades, cuando actualmente estamos en torno a las 140.000 (dato de 2023).

Por esa razón, debemos de acelerar las matriculaciones de vehículos eléctricos, si queremos cumplir con esos objetivos.

¿Qué impulsa AEDIVE para que haya una mayor penetración del VE en el sector?

AEDIVE trabaja en varios frentes para que la adopción del vehículo eléctrico sea mayor y más rápida.

En primer lugar, combatimos lo que llamamos infoxicación, con distintas acciones de comunicación, para trasladar a la ciudadanía y al mundo empresarial una visión realista del vehículo eléctrico, alejada de falsos mitos y bulos.

Asimismo, llevamos a cabo una interlocución proactiva con las Administraciones Públicas para asesorar en temas normativos, regulatorios y técnicos, con el fin de agilizar las soluciones a las barreras regulatorias y burocráticas que todavía persisten.

Del mismo modo, trabajamos con el ecosistema industrial, tecnológico y de servicios del sector, para acelerar modelos de negocio y reforzar los pilares económicos, de competitividad y empleo de este sector.



Otro ejemplo de nuestra actividad son las dos citas que organiza la asociación: la feria Vehículos Eléctricos Madrid – VEM (13 – 15 septiembre), referente nacional de feria urbana de movilidad eléctrica, que permite a los ciudadanos ver y probar todo tipo de vehículos eléctricos en un entorno urbano; y el Congreso Europeo de la Movilidad Eléctrica – CEVE 2024 (18 y 19 de septiembre), que analiza, desde el ámbito profesional, la situación actual y los desafíos de este sector.

¿Son las ayudas la mejor herramienta para facilitar su compra?

Sin obviar otras medidas, creemos que las ayudas como el MOVES III, que se ha ampliado con 350 millones de euros adicionales y hasta finales de año, son un instrumento necesario que envía señales positivas y certidumbre a los usuarios, para que puedan disponer de más fondos para comprar vehículos eléctricos, en un momento en el que la oferta de modelos es cada vez mayor. No obstante, creemos necesario poner en marcha incentivos fiscales, en general, y especialmente para el segmento de empresas, que está llamado a ejercer un gran papel en el impulso a la movilidad eléctrica.

Es fundamental, también, impulsar con más fuerza mercados como el de las dos ruedas (motocicletas y ciclomotores eléctricos), en un país muy adecuado para esa movilidad y cuando tenemos, además, un tejido industrial y tecnológico de primer orden.