

ARTURO PÉREZ DE LUCIA
DIRECTOR GENERAL DE AEDIVE
VICEPRESIDENTE DE AVERE

Movilidad eléctrica: cuenta atrás para consolidar el mercado

Desde Energia360.info hemos pedido a diferentes asociaciones del sector que, dadas las fechas en las que nos encontramos, nos envíen un artículo repasando los acontecimientos más importantes que han ocurrido a lo largo de 2022 y sus perspectivas para 2023 en cada uno de los segmentos del mercado energético al que representan.

Arturo Pérez de Lucia, director general de AEDIVE y vicepresidente de AVERE, es la voz de la movilidad eléctrica en esta serie de artículos de opinión que venimos publicando desde hace un par de semanas. En su artículo Arturo repasa uno de los principales hitos que ha cumplido la movilidad eléctrica en España en 2022, llegar a las 100.000 matriculaciones en un año, un dato positivo, pero insuficiente, y es por ello que Arturo repasa todos aquellos puntos que AEDIVE considera que es necesario revisar y mejorar tanto en las políticas fiscales como en las ayudas a la movilidad, así como en el ámbito de las infraestructuras de recarga para seguir avanzando en la consolidación del vehículo eléctrico en España.

Éste ha sido un año muy intenso para muchos mercados, incluido el de la Movilidad Eléctrica. Colean los efectos de una pandemia y sufrimos una guerra que nos afecta desde la perspectiva humana, social, económica, geopolítica, energética e industrial y que no tiene visos de acabar pronto, ni bien, unido a una realidad económica inflacionaria y una crisis energética y de materias primas.

El camino es claro, hoy más que nunca, hacia la descarbonización y la electrificación en Europa, por criterios medioambientales y por la necesidad de aprovechar nuestros recursos energéticos, de buscar la autosuficiencia, reforzar la competitividad y depender menos de otros.

Desde la perspectiva de las matriculaciones, este año hemos superado las 100.000 matriculaciones de eléctricos de toda tipología, lo que supone un hito sin precedentes, aunque siendo un dato positivo, el ritmo está por debajo de lo deseado. Alcanzaremos el objetivo del Gobierno a 2022, pues ya superamos las 250.000 unidades, pero a 2030 (5 millones de unidades), implica tener que matricular del orden de 600.000 unidades/año durante los próximos ocho.

Para ello es imprescindible activar palancas fiscales que aceleren la adquisición de vehículos eléctricos, como una rebaja temporal en el IVA de estos vehículos, para dar una señal de precio en la compra.

Las ayudas del MOVES se perciben, en el mejor de los casos, un año después, al tener que gestionarse vía Comunidades Autónomas, sumado a una tramitación más farragosa.



Además, las ayudas del MOVES tributan como rendimientos del trabajo en la declaración de la renta, que es algo sobre lo que también hemos incidido desde AEDIVE con el Gobierno, para que se apliquen las mismas ventajas al vehículo eléctrico, que tiene hoy la eficiencia energética en la edificación a través del RDL 19/2021, ya que la electromovilidad es, también, eficiencia energética en la movilidad.

En el ámbito industrial, el desarrollo del PERTE-VEC no ha sido todo lo satisfactorio que se esperaba, mientras que países como Francia, Portugal e Italia parecen haber dado con la fórmula para dinamizar la gestión de los fondos europeos.

Flexibilidad, agilidad, recursos humanos, tiempo y transparencia para que los fondos lleguen a los destinatarios finales son algunas de las deficiencias y los resultados de este PERTE-VEC y que haya proyectos que se hayan descolgado, pone de manifiesto que algo no ha funcionado.

Además, hay que repensar qué impulso y representación se le ha dado a la pyme en este plan, cuando se pretendía reforzar esta parte fundamental del tejido productivo en España y mucha pequeña y mediana empresa nos traslada su descontento y desánimo para futuras ediciones, al haberles exigido avales inasumibles.

Respecto a las infraestructuras de recarga de acceso público, siguen las barreras a su despliegue por cuestiones administrativas, que lastran su velocidad en la concesión de licencias y permisos.

El RDL 29/2021 arrojó algo de certidumbre pero, a día de hoy, persisten las barreras y algunos ayuntamientos hacen caso omiso del reglamento por desconocimiento o de forma intencionada, como hemos constatado desde AEDIVE a través de los operadores de recarga, que por otro lado prevén invertir 3.000 millones de euros en España hasta 2030.

Finalmente, tan solo una veintena de municipios, de los 149 afectados por la ley, disponen de reglamento de Zonas de Bajas Emisiones y será algo que habrá que tratar de definirse, en un año especialmente complejo por las elecciones municipales de mayo, que sin duda, marcarán la agenda política del primer cuatrimestre de 2023.

El 2022 ha sido un año de avances, pero el 2023 debe destacar por pasar de los hechos a la acción y resolver de una vez por todas las barreras que en uno y otro ámbito retrasan la consolidación de la movilidad eléctrica en España.

