
6 PROPUESTAS BASICAS DE ACTUACION PARA LA ACTIVACIÓN DE LA DEMANDA DEL VEHICULO ELECTRICO.

PRINCIPALES CONCLUSIONES DE LOS GRUPOS DE TRABAJO DE LA PLATAFORMA DE TRABAJO DEL PROYECTO GARVELAND

VERDE: INTERESANTE PARA PROPONER MEDIDA

ROJO NECESIDAD DE ACLARACION

MORADO: incorporacion de socios

Consultados los integrantes del grupo de trabajo por la importancia de diferentes medidas para la promoción de proyectos relacionados con la movilidad eléctrica el resultado ha sido

1. GRUPO DE TRABAJO DE FINANCIACIÓN Y MODELOS DE NEGOCIO

- I. Deducción del impuesto sobre actividades económicas para empresas que tengan un plan de transporte basado en el vehículo eléctrico.
- II. Aprovechar las nuevas líneas de negocio "verdes" estrechamente relacionadas con los proyectos ecoinnovadores
- III. Ventajas en el acceso a la contratación pública para empresas con flotas de vehículos eléctricos
- IV. Formación y asesoramiento a empresas que deseen llevar a cabo proyectos relacionados con la movilidad eléctrica
- V. Priorizar las ayudas a empresas, incluyendo además no solo incentivos a la inversión, sino al renting de vehículos y otro tipo de incentivos: fiscales, ventajas a trabajadores (similar a incentivo trabajadores en bici en Francia)
- VI. Ayudas a flotas de primera milla con VE
- VII. Valorar incentivos a empresas (pueden ser incentivos fiscales) si estas ofrecen servicios a sus empleados relacionados con la movilidad eléctrica
- VIII. Valorar también los incentivos al almacenamiento energético, elemento fundamental en la recarga eléctrica con renovables, además de que una adecuada gestión de la demanda gracias al almacenamiento contribuye al ahorro económico del usuario
- IX. Para las estaciones de servicio los incentivos son sumamente importantes, no hay que olvidar que las EESS son ubicaciones idóneas para un punto de recarga de vehículos, pero el aumento de potencia y el elevado pago por el término fijo de potencia, para la instalación de infraestructura de recarga rápida o semirrápida, unido al aún bajo número de vehículos eléctricos hacen inviable económicamente su instalación, especialmente en aquellas estaciones de servicio de zonas rurales y que no están ubicadas en carreteras principales.

Habría que considerar incentivos para salvar esa barrera y especialmente para las zonas de menor suministro (áreas rurales)

- X. Consideración: Las infraestructuras de recarga eléctrica hoy por hoy no son rentables por lo que la administración debe asumir un papel subsidiario al igual que a lo largo de la historia ha ejercido para otro tipo de infraestructuras (sistema ferroviario)
- XI. En Portugal el estado gracias al programa MOBIE tiene desarrollada la infraestructura, sin embargo el elevado precio de los vehículos frena el desarrollo de la movilidad eléctrica en el país
- XII. Es necesario agilizar las subvenciones y mejorar la tramitación y cobro
- XIII. La inversión de un punto de recarga es muy elevada sobre todo para pymes más que para ayuntamientos, por lo que los incentivos deben tenerlo en cuenta
- XIV. Especializar las ayudas al ámbito rural y a municipios más alejados de las grandes autovías
- XV. Vincular las ayudas a ofrecer información completa y veraz al usuario en cuanto al modo de uso, precios, sistemas de carga, etc
- XVI. Eliminar la subvención a híbridos enchufables

2. GRUPO DE TRABAJO DE LEGISLACION Y NORMATIVA

¿Que carencias legislativas y normativas en cuentan las empresas en su ambito de trabajo relacionados con la movilidad eléctrica?

Las respuestas obtenidas fueron

- El tiempo para la obtención de licencias, permisos y la ejecución de la infraestructura eléctrica por parte del “Operador de Redes de Distribución”, para la instalación de los equipos de carga de los vehículos eléctricos.
- **Flexibilidad del régimen y apertura.**
- Falta de infraestructura que facilite la recarga en ruta y en destino, lo que tiene una solución fácil: establecer un régimen de **sanciones por incumplimiento de la IT052/2014**".
- Las grandes empresas del país están desarrollando redes de recarga en las principales carreteras del país, pero no en las zonas de menor población (al menos por ahora), y son las administraciones las que deben impulsar inicialmente las redes de recarga, pero las regulaciones se hacen para que los municipios puedan gestionar este tipo de infraestructuras.
- **Se debe legislar para que la infraestructura de carga sea debidamente legalizada, supervisada, mantenida e inspeccionada, especialmente aquellas que están sujetas a ayudas estatales o municipales.**
- **Sería necesaria una unificación de los criterios técnicos de las 8 provincias andaluzas de las diferentes administraciones.**

3. COMPETITIVIDAD E INNOVACIÓN Fomento del uso de movilidad eléctrica

- Elaborar una propuesta de compromiso de las administraciones públicas con la movilidad eléctrica mediante la inclusión en la contratación pública de compra de bienes y servicios, de criterios de uso de movilidad eléctrica entre sus proveedores
 - Propuesta de compromiso de incluir en las concesiones administrativas de transporte urbano e interurbano criterios que prioricen el uso de vehículos de muy bajas emisiones en las flotas de transporte. En un escenario a medio plazo las concesiones de transporte públicas estarán obligados a ser de muy bajas emisiones
 - Las empresas de transporte público y privado son un consumidores perfectos, ya que su elevado kilometraje hace que rentabilicen mejor el bajo precio de la electricidad que es la gran ventaja del vehículo eléctrico frente al convencional, disponen de estacionamiento nocturno y espacio para incluso instalación de recarga con autoconsumo
 - El acceso a las ciudades con vehículos a motor está siendo restringido, por lo que hay que aprovechar para impulsar la electrificación del transporte público.
 - Instalar aparcamientos disuasorios junto al transporte público eléctrico para incentivar su uso
 - En la actualidad muchas de las concesiones de transporte están caducadas, y ante el temor de que queden desiertas la administración prefiere no establecer pliegos más restrictivos medioambientalmente de lo que ya establezca la normativa en vigor por temor a que no haya suficiente oferta:
 - o (caso de autobuses eléctrico, el autobús eléctrico cuesta tres veces mas que el convencional sin embargo VOLVO En 2022 tiene previsto que el 100% de sus vehículos serán eléctricos, incluidos autobuses y camiones)
 - o También desde el punto de vista técnico hay que valorar algunas cuestiones que afectan a las baterías, por ejemplo en Granada los concesionarios de transporte público alegan que debido al alto gradiente de Tª las baterías se ven perjudicadas y ello conlleva un aumento del coste para la empresa de transporte
 - En general hay un gran desconocimiento de la rentabilidad económica que les puede suponer en consumo de combustible
 - Incluir desarrollo de aplicaciones para intermodalidad (tren/vehículo privado)
- Mejorar de la capacitación profesional para la adaptación de los servicios de venta y mantenimiento de vehículos a nuevas tecnologías y para la creación de empleo sostenible. Considerada como una de las medidas más importantes por casi la totalidad de los stakeholders.
- Se destaca la escasa formación de los vendedores de VE, que desincentivan la compra por el usuario, aunque lo más probable sea la necesidad de venta de vehículos de combustión para ir eliminando stock. Además se entiende que la formación debe partir de la empresa fabricante
 - Promover cursos para personal técnico de autoescuelas; stakeholders en grúas, talleres de vehículos, seguros de vehículos
 - Promover un ciclo formativo o master den energías renovable y eficiencia energética que incluya la movilidad eléctrica
 - Información en el ámbito escolar para concienciar especialmente en zonas urbanas más contaminadas
 - La formación e información es la herramienta para combatir la reticencia al cambio acentuada por el desconocimiento técnico

- Formación de talleres que es desconocido
- De manera paralela a la formación e información hay que desarrollar una señalética reconocible y estandarizadas.
- Las ayudas, ventas y comercialización del vehículo eléctrico debe estar vinculadas a la información al usuario
- La información al usuario relativa a la movilidad eléctrica debe provenir en gran medida del vendedor de automóviles

4. GRUPO DE TRABAJO DE IMPULSO DEL VEHICULO ELECTRICO EN ESPACIOS PROTEGIDOS

- Tiempo en la ejecución de la infraestructura eléctrica. **Procedimientos públicos obligatorios, incluso si el Operador tiene la intención de realizar la totalidad de la inversión en determinados lugares.**
- Costo inicial.
- Falta de información y asesoramiento; Falta de conocimiento / falta de incentivos económicos para realizar la adquisición.
- Costes de implantación de la infraestructura de recarga, dificultades de acceso a la red de distribución de electricidad y procedimientos administrativos complejos.
- Falta de infraestructura que facilite la carga en ruta y en destino, lo que tiene una solución fácil: establecer un **régimen de sanciones por incumplimiento de la IT052/2014**".
- Intereses económicos de los sistemas tradicionales.
- Precio de las baterías y, por tanto, de los vehículos eléctricos. La autonomía, la falta de infraestructura, pocos talleres preparados para prestar un servicio de mantenimiento adecuado.
- Baja venta de vehículos eléctricos.
- El precio de los vehículos y los **obstáculos que la empresa de distribución de energía plantea para registrar un nuevo acuerdo con una potencia considerable.**

Segundo os inquiridos, os principais obstáculos prendem-se à infraestrutura de carregamento (custo, tempo de execução, falta de incentivos, procedimentos administrativos complexos), elevados custos dos veículos elétricos e obstáculos à distribuição de energia.

1) Que medidas propria nesta temática para facilitar o empreendimento em zonas rurais?

Foram obtidas as seguintes respostas:

1. difusión, asesoramiento e incentivos para su aplicación.
2. Marco legislativo para agilizar la concesión de licencias y la instalación de equipos de carga de vehículos eléctricos.

3. Incentivos para la mejora de la red de Recarga.
4. Reducir los precios de los vehículos eléctricos y mejorar/desarrollar la infraestructura de recarga.
5. Proporcionar espacio público para aparcar, accesibilidad especial a determinadas zonas, coordinación con la policía local para que las empresas tengan una mayor seguridad antirrobo.
6. Declarar la emergencia climática, todas las gasolineras con instalación obligatoria de puntos de carga.
7. Incentivos para la compra y mantenimiento de un vehículo eléctrico y una base de carga.
8. Planes de movilidad sostenible, no aplicando medidas específicas sin oportunidades de negocio.
9. Formar a las empresas, administraciones y ciudadanos en general de las zonas rurales sobre la importancia de implantar un sistema de movilidad sostenible, especialmente en áreas de interés medioambiental.
10. Alguna forma de acreditación para empresas que se distingan por su implicación y responsabilidad medioambiental, que dispongan al menos de una infraestructura perfectamente mantenida y operativa y de áreas reservadas para V.E.

5. GRUPO DE TRABAJO DE IMPULSO DEL VEHICULO ELECTRICO EN EL AMBITO URBANO

Mantener o valorar el establecimiento en caso de que no exista, incentivos económicos para la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible municipales y supramunicipales

- Vincular las ayudas a una sesión formativa a los políticos
- En los PMUS existentes se observa una total ausencia de la movilidad eléctrica
- Si existen incentivos hay que hacer un seguimiento y exigir el PMUS va a ser aplicado y ejecutado en gran parte, ya que en la actualidad se trata como un documento accesorio para obtener subvenciones pero debe haber un compromiso de ejecución
- Promover la alineación de PMUS de municipios colindantes para evitar desequilibrios, sobre todo en aquellos núcleos de población que pertenecen a dos municipios diferentes
- Incluir la necesidad de que los PMUS sean coherentes o compatibles con los de los municipios anexas. Así se puede dar lugar a entornos de bajas emisiones
 - Planificar la movilidad eléctrica incluyendo la totalidad de usos y vehículos (patinete y bicicleta)
 - La ordenanza, en caso de establecer limitaciones al acceso a núcleo urbano debe incluir medidas de acompañamiento de soluciones empresariales locales y un periodo de transición
 - **Zonas de bajas emisiones en ciudades en directiva, esta ordenanza debe contemplar ese escenario**
 - En un escenario a medio plazo las concesiones de transporte públicas estarán obligados a ser de muy bajas emisiones: Vincular la licencia de taxis, (exención de pago de la licencia) a uso de VE.

- Se comenta que en el caso del taxi se plantea que quizás no es el usuario tipo, ya que en muchos casos el taxi está en marcha las 24 horas del día, y precisaría otro tipo de carga: cambio de baterías, carga en movimiento o el almacenamiento
- Las ordenanzas municipales pueden recoger el compromiso de uso de un porcentaje mínimo de farolas para la recarga lenta de vehículos. Ya que los usuarios de vehículo eléctrico que no disponen de aparcamiento propio deben acudir en la actualidad a los centros comerciales que dispongan de infraestructura de carga
- Establecer una bonificación fiscal a empresas que apuesten por la movilidad eléctrica
- Importante los beneficios fiscales, exención o reducción de impuestos municipales como el de circulación, o de otra naturaleza al usuario de VE : estacionamiento gratuito en zona azul, incluso en zona de carga y descarga
- Exención pago licencia de obras para instalar puntos de recarga
- **Incluir medidas de movilidad de competencia municipal como el park@ride con zonas de aparcamiento y ticket de transporte público eléctrico**

Acompañar todas las medidas de limitación y restricción de tráfico de vehículos convencionales o nuevas vías para ME de explicaciones e información que ayuden al ciudadano a entender la importancia de su aplicación

Realizar campañas de sensibilización en la ciudadanía Se observa ausencia de información por parte de las diputaciones

- Las campañas de sensibilización son necesarias para eliminar prejuicios y miedo del usuario (garantizar con la compra del vehículo un servicio de mantenimiento fiable y de seguro de asistencia en carretera)
- En el caso del sector turísticos es una herramienta potente, ya que planteada la movilidad eléctrica como una necesidad social el turista tendrá el poder de la compra y va a elegir por este tipo de turismo
- Es imprescindible que la cobertura de la red de puntos de recarga garantice la asistencia al usuario
- Cambiar la manera de difundir mediante blog y redes sociales, mucho más directas

6. GRUPO DE TRABAJO DE IMPULSO DEL VEHICULO ELECTRICO EN EL AMBITO TURISTICO

Impulsar el establecimiento de flotas de carsharing, rent a car y VE en régimen de alquiler en núcleos urbanos y entorno metropolitano • Impulsar los puntos de recarga en áreas de descanso de autopistas, hoteles restaurantes

- Reforzar la seguridad de las inversiones por parte de las fuerzas de seguridad (Muvín se ha ido de Granada por vandalismo)
- Promover este esquema de carsharing también en el ámbito rural
- Incentivos a hoteles y alojamientos rurales para recarga lenta que no les supone cargo pero si beneficios
- El turista debe ser protagonista y tener un gran poder decisorio