

Algunas ideas para el impulso del vehículo eléctrico

por Pedro González, director de Regulación de aelēc

POR MARIA CASTAÑEDA CARVAJAL



En el artículo de esta semana de Energynews, el director de Regulación de aelēc, Pedro González, analiza las medidas que considera necesarias para promover el uso del vehículo eléctrico, pero también las barreras que ahora mismo limitan la venta en este segmento: el precio, la autonomía y la insuficiente infraestructura de recarga. Pero González busca respuestas y encuentra soluciones en el marco de unas administraciones comprometidas y de la apuesta definitiva de los fabricantes de automóviles por esta tecnología.

A finales de diciembre, el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, publicó la Consulta Pública Previa sobre ayudas a la adquisición de vehículos de energías alternativas, más conocido como el Plan MOVEA 2019. El desarrollo tecnológico y los distintos planes que se impulsan desde las administraciones públicas están suscitando un elevado interés mediático y, por extensión, en la opinión pública. Así que estamos en el momento oportuno para reflexionar dónde estamos y así reevaluar el tipo de medidas que son necesarias para la promoción del vehículo eléctrico.

Desde aelēc consideramos que la electrificación del transporte se presenta como la solución más eficiente para descarbonizar el transporte y mejorar la calidad del aire en las ciudades. La electrificación del transporte contribuirá al objetivo de reducción de emisiones de CO₂ en los sectores difusos, que en España debe alcanzar el 26% en 2030 (respecto a las emisiones de 2005) y también permitirá reducir la contaminación en las ciudades. Por tanto, la apuesta por el vehículo eléctrico es una piedra angular dentro de los retos que nos hemos fijado a futuro como sociedad.

Partiendo de esta premisa, las acciones que debieran permitir el progresivo aumento del parque de vehículos eléctricos en nuestro país tienen todavía que vencer las barreras que limitan las ventas y que resumo en tres puntos:

- El precio del vehículo eléctrico en relación con el vehículo convencional es superior para un mismo nivel de prestaciones. Lo que indudablemente frena las ventas.
- La autonomía de estos vehículos es todavía limitada. Lo que genera un miedo racional para su uso.
- No existe una red básica de infraestructura de puntos de recarga a nivel nacional que, precisamente, elimine este miedo al uso generalizado del vehículo.

En la medida en que se eliminen estas tres barreras podremos ver circulando varios millones de vehículos eléctricos por nuestras carreteras en 2030, tal y como está previsto.

Por todo ello, cobra especial relevancia el papel de la administración a la hora de diseñar las políticas de descarbonización que persiguen la consecución de objetivos concretos para los próximos años. Instrumentos como el Plan MOVEA son los adecuados para poder avanzar, especialmente en un momento en el que el vehículo eléctrico se encuentra en esa fase que tienen todas las tecnologías desde que son viables técnicamente hasta que son viables comercialmente.

Es una realidad ya que en 2020 existirán más de 100 modelos eléctricos – entre vehículos eléctricos puros y enchufables – disponibles en el mercado. Un hecho que nos muestra la apuesta indiscutible de las marcas de fabricantes de automóviles por esta tecnología. Como también lo es que en un periodo similar el coste del vehículo eléctrico se equiparará al del vehículo convencional a lo largo de la vida del vehículo, gracias en parte a los menores costes de combustible y de mantenimiento.

Ayudas para superar la barrera del precio

Otras de las medidas que contribuirán a la eliminación de las barreras existentes – económicas, tecnológicas y de infraestructura -, y permitirán dar pasos para acelerar este proceso, son las ayudas a la adquisición de vehículos. En la actualidad, como he señalado, todavía los vehículos eléctricos son más caros y no cumplen con las características para poder ser la primera opción por parte de todos los potenciales usuarios. Por tanto, una forma de reducir esta diferencia es a través de estas ayudas.

El coste de los vehículos actuales descenderá en la medida en que se consoliden las economías de escala, pero mientras tanto, una fiscalidad transitoria favorable – y otro tipo de ayudas directas sobre la compra de vehículos – tendrían una influencia muy positiva. Durante este periodo de “curva de aprendizaje” se podrían establecer bonificaciones fiscales y/o ayudas directas sobre la compra de vehículos, y que las mismas sean continuistas a diferencia de las actuales. Por tanto, sería interesante estudiar la posibilidad de aplicar medidas como la de disminuir el IVA al 10%, las exenciones al impuesto de matriculación y al impuesto de circulación, total o parcialmente, la ayuda directa y financiación sobre la compra de nuevos vehículos eléctricos, vinculando estas al achatarramiento de los antiguos vehículos contaminantes, etc.

La experiencia en otros países, como Holanda o Noruega, demuestra que la fiscalidad aplicada a los propios vehículos tiene un efecto muy importante en la elección tecnológica. Estas experiencias han tenido gran acogida e impacto en matriculaciones finales.

Una autonomía todavía limitada

En relación con la autonomía, también se podría considerar establecer ayudas que fomentaran los esfuerzos en I+D+i. La autonomía es un problema tecnológico, y como tal sólo podrá ser superado cuando se apliquen los esfuerzos oportunos para que den sus frutos. Pero, además, es una apuesta industrial de futuro y su desarrollo puede suponer oportunidades claras para la generación de riqueza y empleo. En este sentido, jornadas como la impulsada por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo a través de la “Alianza por las baterías” para presentar en España los avances que se están produciendo en el marco de la Alianza Europea de Baterías (EBA), lanzada por la Comisión Europea en octubre de 2017, y las oportunidades industriales que se derivan de ella, fomentan la búsqueda de soluciones innovadoras en este campo.

Insuficiente infraestructura de recarga

Finalmente, también se deberían dirigir acciones a la instalación de infraestructura de recarga que fomente el despegue efectivo del mercado. Es necesario establecer una planificación y objetivos de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos que incluya un programa de ayudas a su implementación y, así, eliminar esta barrera psicológica que limita el uso del vehículo eléctrico a trayectos cortos y en ciudad.

Como se indicaba en el Plan Movalt infraestructuras 2018, la electrificación del transporte necesita una infraestructura específica de recarga de uso público que permita cubrir las necesidades de movilidad de los usuarios, y así permitir el desarrollo del mercado.

Para asegurar un despliegue de infraestructuras de recarga suficiente y eficiente, es necesario que se desarrolle de manera urgente un plan de despliegue de infraestructuras de recarga a nivel nacional que dote al usuario del vehículo eléctrico de la cobertura suficiente, garantizando una red básica de puntos de recarga por todo el territorio nacional.

Dicho plan podría incluir objetivos para la red principal de carreteras, tales como número de puntos de recarga por km (por ejemplo, cada 70 km), y para las poblaciones en función del número de habitantes. Sean estos u otros, lo importante es contar con objetivos lo antes posible.

Una apuesta segura

Por tanto, el debate sobre las medidas que se pueden adoptar para impulsar el vehículo eléctrico en nuestro país está en plena fase de desarrollo. La adopción de una política encaminada a un despliegue que nos equipare con los países de nuestro entorno es una herramienta fundamental. Con todo ello los efectos positivos deberían compensar las ayudas que se establezcan: mejora de la calidad del aire en las ciudades, cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, impulso industrial y, desde el lado eléctrico, la electrificación del transporte propicia un aumento de la demanda eléctrica, de manera que se potenciará una mayor entrada de renovables, acelerando por tanto la descarbonización de la economía. En definitiva, creemos que merece la pena la apuesta.