



Customer
Satisfaction

POSICIONANDO AL USUARIO EN EL CENTRO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

ACCIÓN ENMARCADA DENTRO DE LA
EUROPEAN GREEN WEEK

MAYO 2021

ZERO #EUGreenWeek
POLLUTION
for healthier people and planet
PARTNER EVENT 2021



Comisión
Europea

POSICIONANDO AL USUARIO EN EL CENTRO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA



INICIATIVA ENMARCADA DENTRO DE LA EUROPEAN GREEN WEEK, IMPULSADA POR LA PLATAFORMA EMPRESAS POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN COLABORACIÓN CON ALPHABET, EVBOX, COGITI Y AUVE.

Poner al usuario en el centro de la movilidad eléctrica es clave para entender y sacar a la luz los frenos reales del despliegue del vehículo eléctrico en España. Analizar los casos de éxito de otros países, buscar las soluciones y trabajar alineados para romper las barreras y los frenos existentes para su desarrollo en nuestro país, es el objetivo de este trabajo.

_SITUACIÓN ACTUAL

La Comisión Europea a través del Pacto Verde Europeo, establece como objetivo alcanzar la neutralidad climática en el horizonte de 2050. Para ello, se ha establecido un plan para modernizar la movilidad y reducir en un 90% las emisiones de dióxido de carbono (CO2) del sector del transporte, responsable de casi el 30% de los gases de efecto invernadero generados tanto a nivel de la Unión Europea como a nivel nacional.

En este contexto, y tras la aprobación de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética de España y del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2023, donde se establece una hoja de ruta hacia la descarbonización además de unos objetivos de electrificación, incorporando al mismo tiempo medidas de impulso a la movilidad eléctrica, podemos afirmar que este es el año definitivo que puede suponer un punto de inflexión en el despegue de la Movilidad Eléctrica.

Uno de dichos objetivos para el 2030, es tener 30 millones de vehículos cero emisiones rodando en las carreteras europeas, 5 de ellos en España. Para alcanzar este objetivo, para el 2023 deberemos tener 100.000 mil puntos de recarga de acceso público en España.

Sabemos que el parque de vehículos eléctricos está creciendo año tras año, como lo evidencia el hecho de que el 2020 se cerrase con 35.045 vehículos eléctricos puros y 23.583 PHEV's matriculados, lo que supone un crecimiento de más del 44% y 216%, respectivamente, respecto al 2019.



Sin embargo, España sigue a la cola en comparación con el resto de países europeos, tanto en lo que a la penetración de vehículos electrificados como en lo que a infraestructura de recarga se refiere. Es evidente que aún existen una serie de barreras y es nuestra responsabilidad identificarlas de cara a intentar minimizarlas y es ahí donde surge la necesidad de dar un giro al enfoque actual y establecer la necesidad de poner al usuario en el centro de la movilidad eléctrica como agente clave para avanzar en esta misión.

Con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía Española y la reciente aprobación del Plan MOVES III, estamos ante una oportunidad única para acelerar la consecución de los objetivos establecidos en relación a la movilidad eléctrica.

Y precisamente porque nos encontramos ante el que puede ser el punto de inflexión que marque el verdadero despegue de la movilidad eléctrica de forma sostenible desde el punto de vista económico, ambiental y social, debemos de garantizar que las iniciativas que se primen con dichos fondos pongan al usuario en el centro de la movilidad eléctrica, como beneficiarios directos e indirectos que han de ser de las iniciativas a las que se destinen las ayudas públicas, cubriendo sus necesidades y empoderando al usuario como agente del cambio para garantizar la eficiencia de las acciones establecidas y la consecución de los objetivos.

El workshop, moderado por **May López, directora de desarrollo de la Plataforma EMPRESAS POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**, impulsora de este encuentro contó con cuatro expertos claves cuya experiencia y visión nos ayudan a identificar los frenos y barreras existentes hoy en día, lo que reclama el usuario para un mayor avance en este sentido, además de proponer posibles líneas de acción y soluciones que debemos abordar y que nos ayudarán a marcar prioridades para alcanzar un despliegue de la electromovilidad en España de manera efectiva.

_PARTICIPANTES

LAS VOCES DE LOS EXPERTOS



BORJA MORENO

Director de España y Portugal de EVBox



ROCÍO CARRASCOSA

CEO Alphabet



ANA JÁUREGUI

Vicepresidenta COGITI



JOSÉ DAVID GARCÍA

Delegado Madrid AUBE



Borja Moreno, director de España y Portugal de EVBox, con más de 250.000 puntos de recarga instalados en todo el mundo. Una de las mayores infraestructuras de recarga, con soluciones que van desde la doméstica de 3,7 kw hasta 350 kw como puede necesitar una electrolinería.

Rocío Carrascosa, CEO de Alphabet compañía del grupo BMW que es claramente un actor dentro de la movilidad, al convertirse el renting en el puente hacia la transición para la movilidad eléctrica. Su papel es el de impulsar el vehículo eléctrico acompañando al usuario con soluciones flexibles que se vayan adaptando a las circunstancias que se van produciendo, dando una cobertura global y consultoría integral.

Ana Jáuregui Ramírez, vicepresidenta del Consejo General de la Ingeniería Técnica Industrial de España (COGITI), corporación de Derecho Público que integra 49 Colegios Profesionales con cerca de 80.000 colegiados, con presencia en toda la cadena de valor de la movilidad.

José David García, delegado de Madrid de AUBE, la Asociación de Usuarios de Vehículos Eléctricos, una asociación sin ánimo de lucro de ámbito nacional que nace en el 2015 por la necesidad de impulsar la movilidad eléctrica a través de la infraestructura de recarga pública y de los incentivos de las administraciones. Compuesta por más de 3.000 miembros y cuyo crecimiento es continuo.

Modera May López, directora de desarrollo de la Plataforma EMPRESAS POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.



_BARRERAS Y SOLUCIONES

#1 SUBVENCIONES

Los planes de ayudas deben estimular el desarrollo y garantizar el crecimiento continuo de la industria de la movilidad eléctrica.

Los sistemas de apoyo actuales desde la perspectiva de usuario final requieren de mucho conocimiento, tiempo para su solicitud, tramitación y gestión, y en muchos casos, al depender de las CC.AA para su convocatoria y gestión, no son estables ni homogéneas, ni fácilmente accesibles ni conocidas por el usuario final.

Se proponen adoptar otras fórmulas que faciliten el acceso a las ayudas, como reducciones impositivas o solicitudes centralizadas, además de que estas atiendan a las necesidades de los múltiples destinatarios, tanto de empresas como particulares, y a los múltiples activos que intervienen en el despliegue de las infraestructuras de recarga. Se requiere que el procedimiento para acceder a la subvención sea fácil y que los trámites no se alarguen en el tiempo para evitar la desconfianza y la incertidumbre, que en algunos casos puede suponer un retraso a la hora de la toma de decisión del cambio, incluso el no cambio.

Rocío Carrascosa, CEO de Alphabet

“A nivel corporativo, cada vez hay más demanda de este tipo de movilidad por parte de las empresas. Incluso el sector público está también totalmente sensibilizado hasta el punto de que casi todos los tenders recogen criterios en este sentido. Pero el escenario cambia cuando hablamos del autónomo. Estamos trabajando en acercar la movilidad eléctrica también a este colectivo que en muchos casos cuenta con un parque móvil realmente antiguo cuando, por su tipo de trabajo, es el que más uso suele hacer del vehículo y por ello genera un mayor impacto en las ciudades. Un usuario autónomo que, en muchos casos tiene un mayor desconocimiento que una empresa, requiere de mayor ayuda y de un mayor acompañamiento.”

“Con el Plan MOVES III se va a ayudar a la renovación de la flota de los autónomos, tanto de turismos como de furgonetas. Desde Alphabet consideramos estas ayudas como algo de vital importancia pero aún hay aspectos que se deben perfeccionar. Un contrato de renting tiene una duración media de 4 años y se podría dar el caso, incluso, en el que la subvención llegase cuando ya ha finalizado el mismo. Cuando todavía existe la barrera del precio y este se complementa con una subvención, debemos de garantizar que la ayuda sea accesible en tiempo y forma para que el usuario no se sienta penalizado y le genere incertidumbre”.

“Como compañía de renting, nuestra contribución para esta renovación, tan necesaria, consiste en facilitar a nuestros clientes el acceso a la movilidad eléctrica sin riesgos y con propuestas de producto flexibles con las que puedan ir probando cómo este tipo de movilidad puede adaptarse a sus necesidades, además de permitirles beneficiarse de todas las ventajas añadidas asociadas a la misma. Esto es ideal para que, sobre todo, autónomos y pequeñas empresas que aún no se atreven a dar el salto, puedan hacerlo de manera gradual y sin compromiso. Adicionalmente, en lo que a la gestión de los planes de ayuda se refiere, en Alphabet estudiamos los requerimientos de cada plan y tratamos de facilitar al cliente el registro de su solicitud lo máximo posible, incluso gestionándola en su nombre siempre que sea posible”.

Desde EVBox trabajan para garantizar que el despliegue de la financiación pública para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en el marco de los Planes de Recuperación, responda a las necesidades de los conductores de vehículos eléctricos en toda la UE y suponga el desencadenante necesario para acelerar la inversión privada.

Desde la asociación ChargeUp Europe impulsan el despliegue armonizado y han elaborado el documento "Recharge to Recover" con las recomendaciones, con el objetivo de ayudar a que la transición se realice de forma eficiente y ordenada.

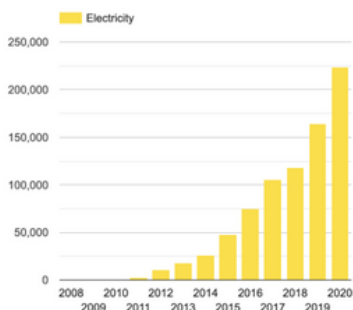
Borja Moreno, director de España y Portugal de EVBox

"En Europa se han instalado a final de año +210.000 puntos de recarga de los cuales +8.000 están en España. Sin embargo, comparando España con Alemania, donde hay +40.000, estamos muy por detrás".

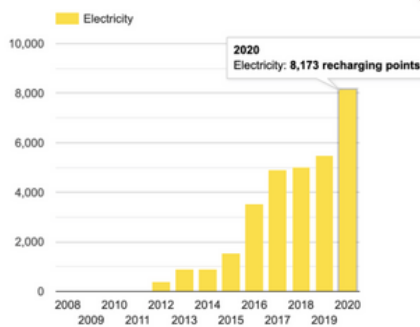
"El Plan Moves III nos va ayudar mucho junto con el Plan de Recuperación, pero habrá que ver cómo se va a enfocar y gestionar para que repercuta de verdad en el cliente, usuario final y pieza clave en el despliegue de la movilidad eléctrica".

Comparativa: Infraestructura de recarga

TOTAL NUMBER OF INFRASTRUCTURE ELECTRICITY (2020) 



TOTAL NUMBER OF INFRASTRUCTURE ELECTRICITY (2020) 



#2 INTEROPERABILIDAD

Se hace necesario acelerar el despliegue de las infraestructuras de recarga para satisfacer la creciente demanda de vehículos eléctricos. Hoy en día la red de infraestructuras de recarga es desigual. La recarga rápida sigue siendo en gran medida inaccesible. Solo 1 de cada 7 cargadores en la UE son cargadores rápidos y además están distribuidos de forma desigual ya que el 75% de dichos cargadores están en 4 países de la UE.

Pero si comparamos a España con el resto de países europeos vemos dos puntos claves de mejora: por un lado tenemos entre tres y cuatro veces menos puntos de recarga por habitante que otros países europeos y por otro lado, hoy en día no existe en España la interoperabilidad necesaria para facilitar el uso y despliegue eficiente de dicha infraestructura.

Con los fondos destinados tanto en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía Española como en el Plan MOVES III, tenemos la herramienta para incentivar mediante dichas subvenciones la instalación de infraestructuras de recarga en vía pública pero condicionarlas a la obligatoriedad de garantizar la interoperabilidad entre las mismas.

Cualquier estación de recarga financiada públicamente debe requerir protocolos y estándares abiertos para permitir soluciones de itinerancia con el objetivo de poner al usuario en el centro y facilitar su uso.

Asemejándose a lo que se hace en el resto de Europa, donde se utiliza el estándar de la industria OCPI para garantizar la interoperabilidad del mercado y dar servicio a más conductores de vehículo eléctrico.

Esto se traduce en que el usuario no tenga que tener decenas de aplicaciones distintas para poder cargar en puntos de recarga públicos, y al mismo tiempo una mayor transparencia sobre el precio de la carga. Esto le ofrecería una mayor seguridad en la planificación de su viaje y de esta manera una reducción de la incertidumbre incluso del coste de la recarga. De esta forma, se garantizaría una experiencia de carga sin fisuras al conductor a través de redes de recarga nacionales, pero también en conexión con el resto de Europa.

EVBox, con una de las mayores infraestructuras de recarga a nivel mundial, comparte su visión de la situación en el resto de países más avanzados frente a la situación actual en España y como a nivel Europeo ya están conectando a la red interoperable más de 20.000 puntos de recarga y facilitan a sus usuarios acceder a más de 100.000. Práctica que ayuda claramente al usuario de la electromovilidad y facilita el despliegue del vehículo eléctrico, pero que en España no se aplica, ralentizando el proceso y dificultando de esta forma la recarga por parte del usuario final.

Borja Moreno, director de España y Portugal de EVBox

"Estamos trabajando por la interoperabilidad. Como gestor de recarga, damos mucha importancia a lo que es la transparencia sobre el coste. Buscamos que el usuario lo vea y pueda tomar su decisión".

"Estamos promoviendo reuniones de trabajo con los diferentes agentes implicados para tratar estos temas que además de generar incertidumbre, hacen que la experiencia de usuario no sea la deseable".

Las estaciones de recarga de acceso público deberían exigir el uso del protocolo abierto, independiente de la plataforma y no propietario como OCPI (Open ChargePoint Interface), que es de uso libre y está respaldado por toda la industria.

Someter la infraestructura financiada con fondos públicos a los requisitos de itinerancia abierta permitirá a los conductores de vehículos eléctricos recargar en estaciones pertenecientes a la red de otro operador (no a su operador "de origen") con una única suscripción y a precios más competitivos.

Desde la experiencia de AUVE, son varias las barreras que se podrían superar al comparar lo que ocurre en España con otros países. La complejidad del uso de distintas aplicaciones, tarjetas y la variedad en precios dificulta la experiencia de usuario en uno de los momentos claves.

Además, en países como Portugal, Francia y Holanda la interoperabilidad es una realidad y esto influye directamente en que el desarrollo del vehículo eléctrico está mucho más avanzado en estos países donde sí existe el roaming o interoperabilidad.

José David García, delegado de Madrid de AUVE

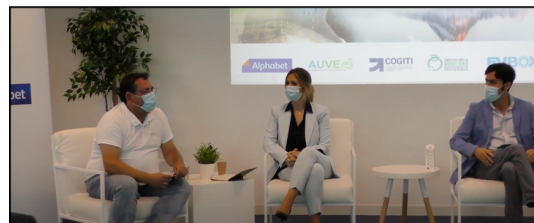
"El mayor problema al que se enfrentan los usuarios es el de las infraestructuras de recarga. Necesitamos varias apps y tarjetas para los diferentes cargadores de carga pública, lo que no ocurre en países vecinos. Cuando vamos a viajar no sabemos lo que nos va a costar, ni si tendré acceso a los cargadores o tendré que descargar otra aplicación, y requiere de una planificación mayor".

"Por ejemplo, la información sobre la existencia de los puntos no se encuentra tan accesible como ocurre con las indicaciones en carretera de las gasolineras. Esto genera incertidumbre y hace de freno a la hora de pasarse a la movilidad eléctrica. Por eso debemos facilitar la experiencia en el momento de recargar el vehículo".



#3 DIVULGACIÓN Y FLEXIBILIDAD

A día de hoy, todavía existe mucha desinformación en torno a la movilidad eléctrica, que va desde información mal intencionada a la desinformación sobre las ayudas disponibles en cada comunidad autónoma, la forma de solicitarlas o la necesidad de declararlas.



José David García, delegado de Madrid de AUIVE

“Desde AUIVE trabajamos para rebatir bulos y fake news que se divulgan sobre el vehículo eléctrico”.



Los usuarios de vehículos eléctricos con embajadores, promotores de la movilidad eléctrica. La experiencia de conducción les hace estar orgullosos de conducir un vehículo eléctrico.

Borja Moreno, director de España y Portugal de EVBox

“Trabajamos para que en lugar de hablar de miedos, pongamos en valor al usuario del vehículo eléctrico que, en cuanto lo prueba, se convierte en el mayor embajador. Tenemos que dejar de hablar de miedos, para hablar compromiso “EV Proud”.

Compañías como Alphabet tienen un papel de facilitador de la movilidad eléctrica. Alphabet es una compañía del grupo BMW que es claramente un actor dentro de la movilidad. El i3 es el primer coche eléctrico y desde 2013 han apoyado y desarrollado el vehículo eléctrico.

Su papel es el de impulsar el vehículo eléctrico acompañando al usuario con soluciones flexibles que se van adaptando a las circunstancias que se van produciendo, dando una cobertura global y consultoría integral. El renting es el puente hacia la transición, con soluciones flexibles, desde 1 día hasta 4 o 5 años.

El cliente corporativo está muy sensibilizado, es responsable y quiere dar ejemplo. Hay mucha demanda de híbridos desde la gran corporación. Hasta ahora, la transición lógica era pasar por el híbrido antes de pasar al eléctrico puro pero los nuevos eléctricos ya permiten tomar decisiones más directas y no pasar por esa transición. Una de cada tres matriculaciones de eléctricos se hace en renting, frente a uno de cada cinco para el resto de vehículos. El renting permite al usuario acercarse a la movilidad eléctrica evitando la incertidumbre y riesgos asociados al avance tecnológico que los vehículos, pudiendo cambiar cada 3 ó 4 años, permitiéndole adaptarse a las nuevas tecnologías.

Rocío Carrascosa, CEO de Alphabet

“España no es el primer país que está en esta transición. Tenemos ejemplos en Europa como el de Holanda y Noruega, y también fuera de Europa que son casos de éxito y de los que podemos aprender e incluso replicar. Lo que nos falta ahora mismo, es un Plan Director que nos ayude a establecer objetivos y a ordenar y coordinar las acciones necesarias para cumplirlos, trabajando todos en conjunto como país y con una hoja de ruta clara para cada una de las partes intervinientes. Estamos traspasando a la ciudadanía la necesidad, e incluso parte de la responsabilidad, de renovar el parque pero no les estamos acompañando debidamente para que puedan hacerlo. Es necesario tener un plan de desarrollo que haga que el usuario tome la decisión sabiendo que después no va a encontrarse con problemas derivados de la misma. Necesitamos más puntos de recarga y que estos sean interoperables; subvenciones para romper la barrera del precio pero que le lleguen de forma sencilla al usuario final, además de una labor pedagógica para impulsar la gestión del cambio”.

“Desde nuestra experiencia, uno de cada tres vehículos eléctricos se adquieren en renting, frente a uno de cada cinco convencionales. Es patente que el renting está posicionado como un facilitador indiscutible a la hora de acercar la movilidad eléctrica al usuario final, asumiendo por él las incertidumbres. Ofrecemos al cliente soluciones de contratación de vehículos eléctricos flexibles, que le permitan poder entrar y salir de este tipo de movilidad con facilidad, disponiendo de vehículos en periodos que pueden ir desde un día hasta cinco años o dándoles, incluso, la opción de elegirlos como coche de sustitución para comenzar a probarlos; todo ello con un asesoramiento y apoyo personalizado durante todo el proceso. Lo que tenemos comprobado es que el usuario del eléctrico se “engancha” en cuanto lo prueba. Es consciente de lo que deja de contaminar y disfruta de un gran número de ventajas añadidas. Por ello, el que se sube a un eléctrico se convierte en auténtico embajador de este tipo de movilidad. Lo que tenemos que conseguir es facilitar este descubrimiento al mayor número de usuarios posible y para ello, no podemos trabajar cada uno por nuestra cuenta. Es el momento de diseñar ese Plan Director que nos ayude a avanzar de manera ordenada y definitiva en la integración de la movilidad eléctrica en nuestras vidas”.



EVbox está trabajando en Europa de la mano de soluciones de renting y B2B para impulsar el desarrollo del vehículo eléctrico. Por ejemplo, en otros países ofrecen alternativas a empresas donde junto con la instalación de cargadores en la central de la organización, también se encargan de la instalación en la casa de los empleados, siendo sus sistemas capaces de facturar de forma automatizada el consumo eléctrico de la casa de cada empleado de la empresa, facilitando la gestión del cambio del usuario empleado y empresa, que en ocasiones se ve paralizada por la falta de alternativas. Sin embargo esta funcionalidad no está teniendo demanda en España y por ello nunca se ha utilizado a nivel local.



Ana Jaúregui, vicepresidenta de COGITI

"Hemos visto que ese desconocimiento que tiene el usuario, también existe dentro de las empresas, incluso en los propios profesionales. Es por ello necesario hacer un esfuerzo en divulgación para no solo crear la necesidad de ir avanzando de la forma más rápida y eficiente posible".

"Tenemos que asesorar a la hora de gestionar las redes, incluso a nivel de empresa, para que, por ejemplo, en el momento de diseñar las redes e infraestructura lo hagamos pensando en una ampliación futura".



#4 INFRAESTRUCTURAS DE CALIDAD

Los vehículos eléctricos pueden ayudar a alcanzar los objetivos de las energías renovables. Hay que trabajar la carga inteligente y bidireccional como norma en los próximos años.

El consumidor podrá participar en la recarga inteligente. Todos los puntos de recarga de acceso público financiados en el marco de los planes directores deben ser capaces de realizar una recarga inteligente, de modo que se posibilite una alimentación flexible.

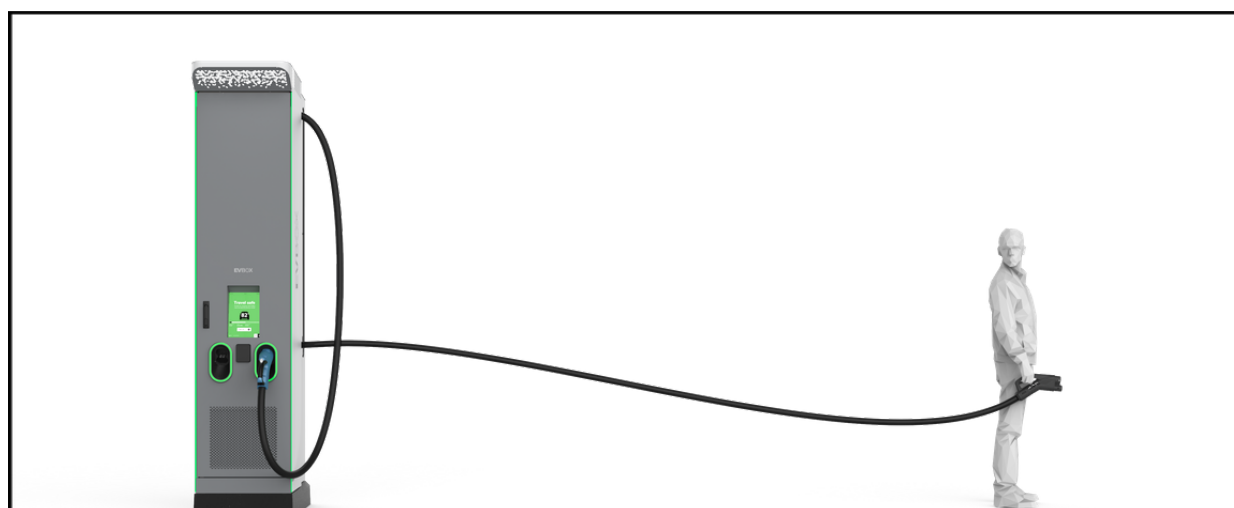
El apoyo a la financiación de infraestructuras de carga privada preparada para la carga inteligente, haciendo que los puntos de carga particulares sean adecuados, estimulando también la conectividad y la integración con fuentes de energía descentralizadas.

EVbox con una de las mayores infraestructuras de recarga a nivel mundial tras haber instalado ya más de 250.000 estaciones de recarga en más de 70 países, tiene una visión para el futuro de la movilidad híper conectada y libre de emisiones. Con tecnología escalable, modular y a prueba de futuro, integrando de esta forma la Economía Circular en el diseño e instalación, garantizando una mayor sostenibilidad.



Borja Moreno, director de España y Portugal de EVBox

"Nosotros abogamos por la calidad en las infraestructuras, con soluciones de recarga que sean a prueba de futuro, escalables y modulares, basadas en tecnología también de calidad y por supuesto interoperable. Debemos garantizar que el usuario tenga una sensación de carga más fácil, donde con una simple aplicación pueda recargar y también conocer el precio de forma fácil. Es decir, donde al igual que en otros países europeos u otros sectores como la banca o la telefonía, exista la interoperabilidad".



#5 PREPARAR LA RED ELÉCTRICA

Los Planes Director deben exigir que las conexiones de la red de distribución y la capacidad de carga de los VE estén preparadas para el futuro. Esto puede hacerse estableciendo normas mínimas y asignado incentivos para la mejora o la ampliación de la red de infraestructuras tanto en zonas urbanas como en las rurales o menos competitivas, para garantizar un apoyo en todas las regiones sin dejar a nadie atrás.

El desarrollo de la recarga de alta potencia debería facilitarse teniendo en cuenta el apoyo a la mejora de la capacidad de la red en la planificación de las áreas centrales, los aparcamientos comerciales y las áreas de descanso. Esto podría ayudar a reducir los costes de despliegue y acelerar la preparación de la red para los diferentes tipos de vehículos incluyendo los vehículos de transporte por carretera.

A la hora del tratamiento y gestión de la energía que se produce y se transporta hay un gran campo de mejora. Es necesario gestionar de forma inteligente la energía para que la red se comporte como debiera y aprovechar las sinergias que brinda el desarrollo del autoconsumo con la gestión eficiente de las baterías de los vehículos.

No solo se ha de trabajar en incrementar la infraestructura de recarga, también en hacerlo de forma segura, coherente y eficiente. Y para ello desde la planificación sobre la ubicación, tipo de instalación de recarga y accesibilidad tanto desde el punto de vista físico como tecnológico, junto con la calidad de los equipos, eficiencia y seguridad de la infraestructura son aspectos claves a tener en cuenta si queremos garantizar un buen aprovechamiento de la inversión.

Es por ello clave establecer un plan que incorpore todas estas necesidades reales de recarga teniendo en cuenta, entre otras cosas, la accesibilidad, la disponibilidad de capacidad eléctrica, las características de la vivienda o centro donde se instale, el tráfico y la cobertura geográfica. Y para ello deben apoyarse en un análisis exhaustivo y detallado del estado actual y de las necesidades de infraestructura de recarga en todo el territorio.

Todos los puntos de recarga de acceso público financiados en el marco de los planes directores deberían ser capaces de realizar una recarga inteligente, de modo que se posibilite una alimentación flexible. El apoyo a la financiación de la infraestructura de carga privada preparada para la carga inteligente, haciendo que los puntos de carga (en el hogar) sean adecuados, estimulando también la conectividad y la integración con fuentes de energía descentralizadas (como la solar).

El Consejo General de la Ingeniería Técnica Industrial de España (COGITI), es un potente altavoz dando formación específica en reglamentación, divulgando para crear esa necesidad de ir avanzando lo más rápido posible y que los proyectos se hagan de forma sostenible, intentando incidir en la agilidad del trámite para que la legalización de un proyecto ante la administración se haga de forma efectiva y rápida. A través de sus profesionales adoptan un papel muy activo en esta labor de impulsar la movilidad eléctrica. Trabajan a caballo entre la parte privada y la administración y reclaman más agilidad para acortar los tiempos.



Ana Jaúregui, vicepresidenta de COGITI

"Los vehículos se empiezan a comportar como baterías andantes. Tenemos un problema para almacenar la energía. Hay recorrido para mejorar desde la parte de la ingeniería. Nos queda mucho por avanzar, pero vamos en buen camino. La administración juega un papel fundamental. Necesitamos facilitar la localización y uso de infraestructuras y garantizar que tengan calidad para que duren en el tiempo".



_CONCLUSIONES

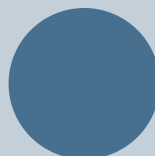
Como consecuencia de los objetivos establecidos por la UE y a nivel nacional, junto con las ayudas destinadas a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, la movilidad eléctrica se encuentra en un punto de inflexión en el que se espera que crezca exponencialmente y desempeñe un papel fundamental.

Por esta razón, es esencial que la inversión propuesta satisfaga las necesidades de los usuarios como beneficiarios directos e indirectos de dichas ayudas, y como facilitadores y promotores del cambio.

Las barreras actuales que hay que vencer y sus posibles soluciones tratadas durante la jornada “Posicionando al usuario en el centro de la movilidad”, enmarcada como acción dentro de la European Green Week, organizada por Empresas por la Movilidad Sostenible junto a expertos de la Asociación de Usuarios de Vehículo Eléctrico (AUVE), Alphabet, EVBox y el Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales (COGITI) se recogen las siguientes recomendaciones:



La movilidad eléctrica se postula como **una solución clave** para alcanzar la descarbonización del transporte.



Con el cambio de paradigma en el que nos encontramos, el apoyo de los fondos Next Generation, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía Española y el Plan Moves III es una **oportunidad**.



Posicionar al **usuario en el centro de la movilidad eléctrica es clave** para garantizar un despliegue coherente, eficiente y sostenible desde el punto de vista ambiental, pero también económico y social.



Es necesario establecer un **plan director** que ordene y coordine a los agentes clave, y asegure que los fondos se destinan a proyectos donde el usuario final esté en el centro.



Aprender de los casos de éxito de **otros países** más avanzados en el despliegue de la electromovilidad y **replicarlos**, nos ayudará a avanzar más rápido.



Las ayudas han de ser **directas al usuario**, estables en el tiempo, ágiles, de fácil acceso, transparentes y, sobre todo, **homogéneas**, para que, independientemente del territorio donde se soliciten, los plazos y trámites sean iguales.



Debemos **incrementar la infraestructura de carga** y **facilitar la tramitación** para su instalación si queremos llegar a ratios similares a otros países europeos y alcanzar el objetivo de **100.000 puntos para el 2023**.



Se debe **planificar** de forma coordinada y ordenada la ubicación de las infraestructuras de recarga para garantizar el servicio al usuario, cubriendo todo el territorio nacional, sin olvidar las áreas rurales.



Al igual que ya existe en Europa y en otros sectores, debemos garantizar la **interoperabilidad** de los puntos de recarga, fundamental para la mejora de la experiencia de usuario. Es imprescindible facilitar el acceso y pago en el momento de la recarga sin necesidad del registro en diversas aplicaciones independientes.



La infraestructura ha de ser de calidad, escalable y modulable, para garantizar su sostenibilidad en el tiempo, integrando criterios de Economía Circular. Al mismo tiempo ha de ser eficiente para que permita una correcta gestión de la carga minimizando su impacto en la red.





El presente documento, incluyendo diseños, logotipos, texto y/o gráficos, son propiedad del responsable de la edición, encontrándose protegidos por la normativa nacional e internacional sobre propiedad intelectual e industrial.

El acceso por parte del usuario al documento no le otorga ningún derecho de propiedad sobre el mismo.

Podrá realizarse la replica parcial o total de los contenidos indicados en el presente documento, siempre que se cite el documento de origen y su fuente.

WWW.MOVILIDADSOSTENIBLE.COM.ES

ACCIÓN ENMARCADA DENTRO DE LA
EUROPEAN GREEN WEEK

PARA MÁS INFORMACIÓN:
INFO@MOVILIDADSOSTENIBLE.COM.ES

MAYO 2021

WWW.MOVILIDADSOSTENIBLE.COM.ES