

**Lorena Druet**

Secretaria general de AVELE (Asociación Española para la Promoción de la Movilidad Eléctrica)

## LA MOVILIDAD ELÉCTRICA SIGUE SU DESARROLLO A NIVEL INTERNACIONAL

Cuando este año la Agencia Internacional de la Energía nos informaba de que el número de vehículos eléctricos había alcanzado los 2 millones en el mundo a finales de 2016, con 750.000 vehículos matriculados en este mismo año, en España el Ministerio aprobaba su nuevo plan de apoyo a la movilidad alternativa, con un presupuesto de 10 millones de euros para la movilidad eléctrica, apoyando de esta forma a unos 2.000 vehículos.

### **MOVEA atrapa al mercado español de vehículos eléctricos**

Este año el nuevo plan MOVEA se publicó en junio, sin embargo la plataforma de gestión no empezó a funcionar hasta el 3 de agosto. Un plan MOVEA con un presupuesto de 10,65 millones para la movilidad eléctrica, irrisorio frente a los 347 millones de Francia para el mismo sector.

El resultado era previsible: en apenas 24 horas se agotaron los fondos.

Desde el año 2012, AVELE no deja de pedir un marco estable para el despegue de la movilidad eléctrica. Este mercado, hoy en día todavía regido por las medidas fiscales de apoyo y subvenciones, no puede seguir dependiendo de subvenciones aprobadas año tras año, cuando al gobierno le parece bien.

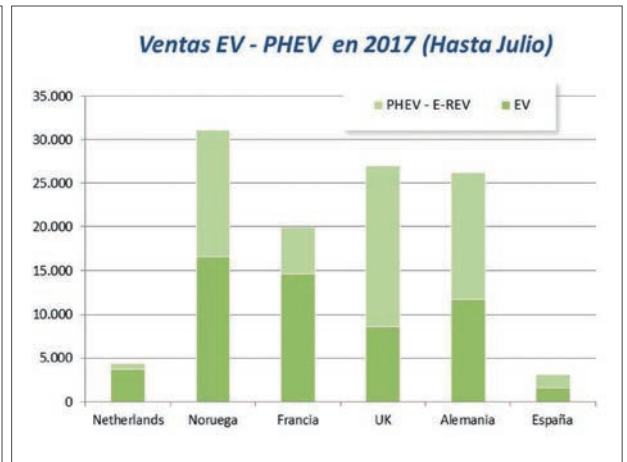
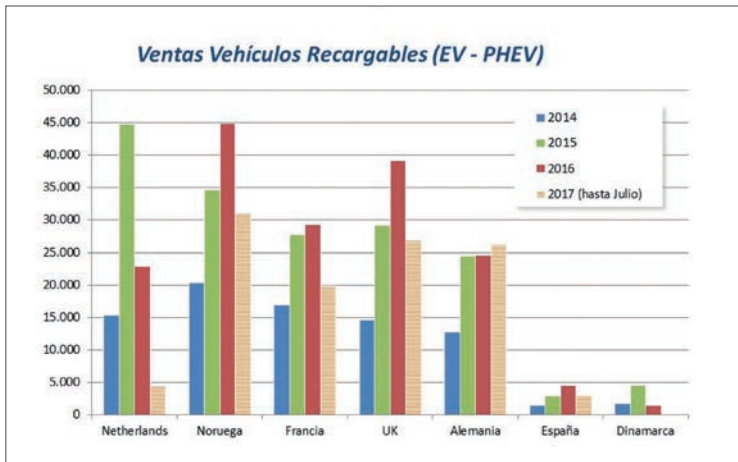
La conclusión de la aplicación de este último plan de ayudas al sector es deprimente. Parece ser que el gobierno de España ha puesto en marcha el peor plan de ayudas imaginable. Varios expertos opinan que no poner ningún plan sería más favorable al desarrollo del sector. Efectivamente, en lugar de esperar las subvenciones y tener que pasar por las fases de espera y decepción asociadas, parte de los compradores directamente comprarían. El gobierno de España, una vez más, nos pone encima de la mesa un ejemplo de lo que no hay que hacer, o dicho de otra forma, de cómo dañar una demanda existente.

### **Mercado internacional**

A nivel mundial, China, con 181.200 unidades vendidas en 2017 hasta finales de junio, sigue siendo el mercado con mayores ventas de vehículos eléctricos. Le sigue de cerca el mercado europeo, con 128.741 unidades, contando sólo los turismos. Estados Unidos aparece en tercera posición con 89.256 vehículos enchufables, apenas la mitad de la cifra de China.

China, con 333.481 unidades comercializadas en 2016 y un crecimiento anual del 62% entre 2015 y 2016, es el mayor mercado de vehículos híbridos y eléctricos. A finales de 2016 totaliza un parque de 645.708 unidades con una cuota de mercado que





ronda el 1,5%. A pesar de que el gobierno ha disminuido recientemente las generosas subvenciones, el sector sigue creciendo en 2017, pasando la cuota de mercado al 2,5% en este primer semestre.

Estados Unidos alcanzó las 157.130 unidades vendidas en 2016, con un crecimiento del 36% en comparación al ejercicio anterior. California sigue siendo el mayor mercado del país, con una cuota de mercado del 5% en el primer trimestre de 2017 y aproximadamente la mitad de los vehículos americanos matriculados, gracias a sus diversas y numerosas ventajas tanto ofrecidas a nivel local como desde el estado de California.

### Mercado europeo

En Europa, este año destacan en cuota de mercado los países nórdicos. Noruega sigue con su primera plaza con una cuota de mercado que no deja de crecer, del 6% en 2013, alcanza ahora en el primer semestre de 2017 la cifra de 34,72% y en el último mes de agosto el ¡40%! Circulan ya por sus calles más de 100.000 unidades para una población de apenas 5,2 millones de habitantes. Islandia con un 9% de cuota de mercado viene en segunda posición, tras seguir el ejemplo de Noruega y aplicar una batería de medidas fiscales y de apoyo (exención de IVA e impuestos o aparcamiento gratuito). Con el 4,31% el tercer puesto es para Suecia, seguido de Bélgica (2,29%) y en quinta posición Finlandia (1,99%). Estos tres países igualmente pusieron en marcha medidas fiscales y de apoyo a lo largo de los últimos meses.

Cada vez está más claro que los gobiernos entienden ya la necesidad de apostar por la movilidad eléctrica y apuestan por ella a través de distintas medidas de impulso.

En cambio en Dinamarca, las matriculaciones caen en picado. El gobierno ha quitado el apoyo al sector de un día para otro, lo que cortó su despegue, pasando de 4.968 unidades en 2015 a 1.402 en 2016. Una vez más eso nos demuestra que todavía las medidas fiscales son necesarias para apoyar la integración de una movilidad más limpia.

En cambio, Suecia muestra el camino a seguir. Con una población de 10 millones de habitantes, o sea, 4,5 veces inferior a la de España, el gobierno está estudiando la aprobación de 37 millones de euros para apoyar a las bicicletas y motos eléctricas.

### Política española y ciudadanía

Con el último plan MOVEA cerrado, España alcanza a duras penas a finales de agosto una cuota de mercado del 0,44% con la matriculación de 3.751 unidades en categoría turismo.

El caso de España sí que es alarmante. Parece que ni las amonestaciones de Europa, ni las repetidas solicitudes de la ciudadanía, a través de las distintas asociaciones de los sectores de la movilidad eléctrica y de las energías renovables, hacen replantear el rumbo al gobierno.

¿Cómo piensa alcanzar el gobierno los 150.000 vehículos eléctricos en 2020, según se comprometió en 2015, poniendo en marcha este tipo de medidas?

A lo largo de los últimos meses, numerosos países, con la vista puesta en cumplir los Acuerdos de París, se han comprometido con una descarbonización del sector transporte. Noruega anunció que dejará de matricular vehículos de combustión a partir de 2025, Francia a partir de 2040, incluso India se ha animado con un objetivo para el año 2030. ¿Para cuando un compromiso en España?

Seguramente no lo veremos con este gobierno. Aunque esté en juego la independencia energética del país y de su ciudadanía\*, no cumple con sus compromisos adquiridos. Durante los últimos 6 años el gobierno español no ha parado de improvisar con un asunto tan estratégico como la energía.

Desde AVELE siempre hemos abogado por un cambio de modelo energético. Este modelo pasa por un cambio de mentalidades, un consumo responsable de la energía, el uso de energías renovables y necesariamente un cambio en nuestra movilidad a través, entre otras cosas, de una recarga con energías renovables. Repetimos una vez más lo que llevamos reclamando desde la creación de AVELE en 2006: lo realmente disruptivo no es cambiar la tecnología de la movilidad sino cambiar el modelo.

Si realmente queremos disminuir las emisiones, mejorar nuestra calidad de vida y actuar para mitigar los efectos del cambio climático, tenemos que cambiar de paradigma. Eso implica cambiar nuestra forma de entender la movilidad y vivirla. Aquí los municipios tienen un papel fundamental. El caso de Barcelona con el rediseño de su movilidad basándose en las supermanzanas es uno de los mejores ejemplos. La movilidad eléctrica asociada al uso de energías renovables sin duda es una parte esencial de la solución, pero hacen falta más medidas. La ciudadanía, a través de sus gobiernos locales, tienen que pedir un cambio más profundo, un cambio que realmente dé la vuelta al modelo, un cambio que ponga el ciudadano en el centro y que le devuelva su ciudad ◀◀

1. En 2014 el presupuesto destinado al gasto de petróleo y gas en España, con 40.000 millones de euros, es del mismo orden de magnitud que los ingresos del primer sector productivo de España: el turismo.