



JON ASIN

PRESIDENTE DE AEDIVE (ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO)

“RECLAMAMOS UN PROYECTO ESTATAL ÚNICO PARA EL VEHÍCULO ELÉCTRICO”

Jon Asin asumió el pasado mes de febrero la presidencia de AEDIVE. Ingeniero de Telecomunicaciones por la Universidad Pública de Navarra y responsable de desarrollo de negocio e infraestructura del vehículo eléctrico en Ingeteam, es un reconocido experto con más de 12 años de experiencia a nivel nacional e internacional, adquirida en las áreas de Energía, Automoción y Tecnologías de la Información.

Javier Monforte

Asin reclama en este entrevista una única estrategia a nivel estatal que impulse la movilidad sostenible en nuestro país, “donde se alineen los diferentes ministerios (Industria, Economía, Fomento, Interior...) para promover la movilidad eléctrica, lo que implicaría simplificar las ayudas y que éstas se basaran en un IVA reducido”. El presidente de AEDIVE es optimista respecto al crecimiento de las ventas de vehículos este año y destaca el potencial industrial español como país de referencia en Europa para la fabricación de modelos eléctricos y equipos de recarga. Además, señala algunos proyectos de movilidad ejecutados en distintas ciudades como ejemplos a seguir, entre ellos, “el desarrollo del taxi eléctrico y del motosharing en Barcelona, el proyecto Zem²All en Málaga, el desarrollo del carsharing eléctrico en Madrid y proyectos como el Remourban en Valladolid”.

Los fondos del último Plan MOVEA se han agotado en menos de un mes y ahora nos encontramos en un

periodo de gran incertidumbre. ¿Qué se debe hacer para evitar este tipo de situaciones?

R. Realmente el Gobierno central ha estado apoyando al impulso del vehículo eléctrico desde el año 2009 con las ayudas a la adquisición del anterior plan, el MOVELE, como en el nuevo, MOVEA, que además incorpora ayudas a la infraestructura. Aun así, entendemos que la propia naturaleza de las ayudas no es la adecuada para impulsar definitivamente a este sector, como está sucediendo en otros países europeos, donde los incentivos se basan en la reducción de impuestos, que en el caso español sería el IVA. Si bien sabemos que el Ministerio de Industria trabaja para desarrollar un plan plurianual 2017-2020, el MOVELE y el MOVEA no han contemplado hasta ahora una continuidad entre un plan y otro, lo que ha llevado a que haya interrupciones de hasta 8 meses entre la publicación de una y otra ayuda, con las consecuencias tan nefastas que produce la ruptura de una cadena comercial.

Por otro lado, las actuales ayudas tienen toda la carga impositiva, tributando como rendimientos de trabajo en la declaración

de la renta del año siguiente a la compra. Otra cuestión que perjudica al mercado es el techo en el precio de venta antes de impuestos de los vehículos, que no existe en otros países, y que en España sí se impuso, reduciéndolo además en el MOVEA de los 40.000 euros del anterior MOVELE a los 32.000 euros actuales, lo que deja fuera del escenario de ayudas a un portafolio interesante de vehículos eléctricos.

Además, son ayudas sujetas al régimen de mínimos, lo que impide que grandes empresas de renting puedan hacer grandes operaciones de compra. Y a todo ello se une la complejidad en la tramitación de las ayudas del MOVEA, así como los plazos establecidos para las operaciones, que no hacen sino enturbiar la operación de compra/venta.

En definitiva, reclamamos un proyecto único a nivel de Estado para el vehículo eléctrico, donde se alineen los diferentes ministerios (Industria, Economía, Fomento, Interior...) para promover la movilidad eléctrica, lo que implicaría simplificar las ayudas y que éstas se basaran en un IVA reducido.

Por último, me gustaría reseñar que el trámite actual necesario para la presentación de subvenciones para la infraestructu-

ra, así como el breve plazo (3 meses) para la presentación de facturas, desincentiva a las empresas para la obtención de las mismas, y no se están consumiendo al ritmo esperado.

A pesar de todo, cuando existen ayudas el mercado parece funcionar. ¿Es optimista de cara a cerrar 2016 con buenos datos de ventas?

R. Creemos que sí porque cada vez más empresas y particulares son conscientes de que el vehículo eléctrico cumple la mayoría de sus necesidades a día de hoy. Además, los precios de adquisición se van haciendo más competitivos. Aun así, estamos en un momento del mercado en el que las ayudas a la adquisición siguen siendo necesarias, pero también porque los beneficios industriales, económicos y ecológicos apoyan el mensaje del vehículo eléctrico. A partir del 1 de mayo se activan las ayudas del MOVEA con las partidas que no se hayan consumido del plan y eso dará oxígeno al mercado, si bien nos queda la incertidumbre de saber qué pasará de octubre a diciembre de 2016, pues ese trimestre no hay contemplado ningún plan de ayudas.

¿Qué modelo de política industrial debería implantarse en nuestro país para lograr un desarrollo sostenido del vehículo eléctrico y su infraestructura de recarga?

R. A nivel industrial, España es ya el tercer productor europeo de vehículos eléctricos, con fábricas de diversos modelos en Cataluña, Galicia, País Vasco, Castilla y León y Murcia, al margen de otros proyectos que se están gestando en otras comunidades autónomas. Del mismo modo, se ha conseguido crear una actividad nueva muy prometedora, en la fabricación de puntos de recarga que ya se comercializan en todo el mundo y que se producen en varias regiones españolas.

El potencial industrial de la movilidad eléctrica en España es enorme y con ello, su aportación al PIB y a la competitividad, al desarrollo económico, tecnológico y fabril; un tren que España no se puede permitir el lujo de perder, sino que ha de reforzar con el fortalecimiento de este mercado.

Además, el vehículo eléctrico reduce las importaciones de petróleo, que lastran de manera significativa el PIB, sustituyéndolas por más generación local de energía renovable, con una gran presencia de tecnología nacional.

“ESPAÑA ES YA EL TERCER PRODUCTOR EUROPEO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS”

¿Cuáles son los principales retos que afrontan los equipos de recarga para poder dar un servicio más eficiente a los usuarios de vehículos eléctricos?

R. Tecnológicamente tenemos productos de gran calidad. Donde no hemos podido dar respuesta aún en España es al tema de la interoperabilidad, es decir, que cualquier usuario de vehículo eléctrico con independencia de dónde proceda o de cuál sea su compañía comercializadora, pueda recargar en cualquier punto de recarga público. Estamos trabajando desde AEDIVE en este asunto y esperamos que haya una solución más pronto que tarde.

Respecto a las baterías, ¿cómo cree que evolucionará la curva de aprendizaje de estos equipos en los próximos años en relación a su precio y autonomía?

R. La curva de aprendizaje es ya muy pronunciada, y los principales fabricantes están consiguiendo mejoras de autonomía y de coste manteniendo el mismo volumen de la batería. Se espera que antes de 2020 haya un número significativo de modelos con una autonomía en conducción real de 300 kms, respecto a los 150 – 180 kms actuales.

El Lítio-Ion tiene un margen de mejora de hasta un 40% y, aparte, se está trabajando en nuevas baterías como las de metal-aire o grafeno, que acabarán ofreciendo al mercado del vehículo eléctrico soluciones competitivas en coste y prestaciones para eliminar las barreras del precio y la autonomía.

En estos últimos años ha quedado patente que el papel de los ayuntamientos es clave para el desarrollo de la movilidad eléctrica. ¿En qué medidas cree que deben poner el foco las ciudades españolas?

R. Los ayuntamientos son claves en el éxito del vehículo eléctrico. Actuaciones que están llevando a cabo ayuntamientos como la gratuidad de aparcamiento en zonas de estacionamiento regulado, la posibilidad de usar los carriles Bus-VAO o el acceso a zonas de bajas emisiones son medidas importantes que se deben acompañar de otras como la posibilidad de que los vehículos eléctricos tengan un mayor horario para carga y descarga.

Además, deben facilitar la implementación de infraestructuras de recarga pública que, además de eliminar el temor psicológico a quedarse tirado sin batería, favorezcan modelos de negocio como el carsharing, el taxi eléctrico o la última milla. Por otro lado, es fundamental unificar medidas favorecedoras del vehículo eléctrico al menos a nivel de conurbación para que no haya municipios lindantes, cada uno con unos criterios singulares en cuanto al vehículo eléctrico. El aprovechamiento de las etiquetas identificativas de la DGT para implementar estas medidas es otra de las claves que han de aprovechar los ayuntamientos.

¿Qué experiencias concretas realizadas en municipios españoles le parecen destacables?

R. Sin duda el desarrollo del taxi eléctrico y del motosharing en Barcelona, el proyecto Zem2All en Málaga, el desarrollo del carsharing eléctrico en Madrid y proyectos como el Remourban en Valladolid, que dotará a la ciudad castellano leonesa con vehículos eléctricos no sólo en el ámbito de la ciudadanía, sino también en el transporte público, son ejemplos destacables del impulso que las ciudades pueden y deben asumir para promover una movilidad cero emisiones.

Tras la COP21 de París y su acuerdo sobre el cambio climático, ¿qué papel cree que jugará la movilidad eléctrica para lograr los objetivos en reducción de emisiones de CO2 y otros gases de efecto invernadero?

R. Sin duda, en un país como España, donde el mix energético es bastante equilibrado con un 70% de generación sin emisiones, el vehículo eléctrico, que es el único cero emisiones en la propulsión, juega un papel crucial para lograr los objetivos de reducción de emisiones de CO₂, pero igualmente preocupan otras emisiones, como las de NOx y partículas finas, que curiosamente no están en la agenda de la COP pero que son causantes de enfermedades y muertes por inhalación efecto de la combustión de los motores de explosión. La movilidad eléctrica debe liderar un papel crucial en una de las lacras de la movilidad del siglo XXI en España, como es la obsolescencia de un parque automovilístico, en el que en torno a la mitad, esto es, unos 16 millones de vehículos, están avejentados y contaminan un 40% más que los vehículos de combustión que salen de fábrica hoy día. Es ese parque, peligros



desde un punto de vista medioambiental pero también en lo que atañe a la sinistralidad, el que urge sustituir por vehículos como los eléctricos, esto es, cero emisiones en la propulsión.

En noviembre de 2015 AEDIVE organizó el III Congreso del Vehículo Eléctrico en Madrid. ¿Qué objetivos se marcan para la nueva edición?

R. El IV Congreso Europeo analizará los nuevos desafíos de la movilidad eléctrica en un escenario en el que, además la automoción, tiene la mirada puesta en tres pilares: el coche eléctrico, conectado y autónomo. El objetivo en Europa y en cada país que conforma el continente es lograr el 'cero-cero', esto es, cero emisiones y cero accidentes.

Por otro lado se analizarán apuestas valientes como la que está liderando Amsterdam por hacer de su ciudad un concepto cero emisiones en la movilidad rodada y, obviamente, haremos un análisis de situa-

“EN 2020 SE ESPERA UN NÚMERO SIGNIFICATIVO DE MODELOS CON UNA AUTONOMÍA EN CONDUCCIÓN REAL DE 300 KMS”

ción del mercado español en comparación con otros mercados europeos para ver el grado de desarrollo y madurez que está alcanzando el vehículo eléctrico en España.

¿Qué supone para AEDIVE haberse convertido desde el pasado mes de enero en la única entidad representante para el mercado español de la Asociación Europea del Vehículo Eléctrico (AVERE)?

R. Supone en primer lugar un reconocimiento a una labor que desde 2011 se está realizando desde AEDIVE para impulsar la movilidad eléctrica y para reunir

en una misma asociación a los agentes de la cadena de valor del vehículo eléctrico. Este trabajo constante, tanto con el mercado y las empresas como con las instituciones y administraciones públicas, es el que ha permitido a AEDIVE convertirse en referencia de consulta y participación para marcar las directrices del vehículo eléctrico en España.

Por ello, AVERE ha constatado el valor que aporta AEDIVE a su misión y el interés ha partido incluso de la asociación europea, que ha realizado las actuaciones necesarias para que AEDIVE sea la asociación que les represente en España.

Al mismo tiempo, para AEDIVE supone una fuente de información necesaria sobre la situación del mercado del vehículo eléctrico en otros países europeos, lo que permite analizar con perspectiva qué se está haciendo bien y que no se está haciendo correctamente, en comparación con otros mercados que son referencia en el desarrollo de la movilidad eléctrica ◀