



FRANCISCO NÚÑEZ

ÁREA DE ORGANIZACIÓN
Y MÉTODOS DE EL CORTE
INGLÉS

“EL PARQUE DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS PUEDE LLEGAR A 18.000 UNIDADES EN 2017”

El papel de las grandes empresas es fundamental para el impulso de la movilidad sostenible y en El Corte Inglés son conscientes de su capacidad para convertir el vehículo eléctrico en una solución al alcance de cualquier persona. “Nuestra idea es que el cliente pueda dejar su vehículo cargándose mientras realiza sus compras, sin presión de tener que mover su coche de la plaza donde se está realizando la recarga”, comenta Francisco Núñez, experto en movilidad de la firma.

A pesar de reconocer que “el parque de vehículos eléctricos en España sigue siendo muy exiguo” y que la utilización que hacen los clientes de los puntos de recarga ya instalados en sus centros es todavía “muy limitada”, Francisco Núñez confía en un importante crecimiento del mercado el próximo año para alcanzar una cifra de 18.000 vehículos eléctricos en nuestro país.

Respecto a los obstáculos que hoy en día encuentra la movilidad eléctrica para su despegue definitivo, el responsable de El Corte Inglés no duda en señalar la gran variedad de sistemas de recarga todavía existente, el alto precio de los vehículos y una red de recarga limitada como los principales retos a superar.

El Corte Inglés comenzó en 2011 la implantación de puntos de recarga de vehículo eléctrico en sus centros. ¿Cómo ha evolucionado el proyecto desde entonces?

R. En realidad empezamos unos años antes con una iniciativa en la que fuimos pioneros. La idea surgió a raíz de nuestra participación en el antiguo Foro ProClima del Ayuntamiento de Madrid. En el Foro se planteó la posibilidad de colaborar en el Plan Movele, en la medida de nuestras posibilidades.

El Corte Inglés dispone de uno de los mayores aparcamientos privados del país (en cuanto a volumen de plazas ofertadas), por lo que nos parecía adecuado colaborar en el aumento de puntos de recarga, con-

siderándolo deseable tanto desde el punto de vista medioambiental como en el de prestación de un servicio adicional y novedoso para nuestros clientes.

Así, y tras diversas consultas a los actores del Plan, abordamos una actuación por fases en el año 2009, implantando en los entonces nuevos centros de Éibar y El Tiro (Murcia) diversas plazas de recarga. En el año 2010 ya teníamos a disposición de nuestros clientes al menos un par de plazas de recarga en cada una de las provincias donde tuviéramos presencia.

Estas plazas de recarga eléctrica gratuita para los vehículos de nuestros clientes nacieron con una señalización especial, y con tomas Schuko convencionales para la recarga lenta. Las tomas seguían las especificaciones técnicas y de seguridad establecidas en su momento.

Actualmente disponemos de unas 66 plazas de estas características en España y también en Portugal.

¿Qué dificultades ha encontrado para su desarrollo?

R. El punto de partida fue definir un modelo estable operativo de gestión y de negocio. A partir de entonces se estableció la normalización de sistemas de recarga, ya que cada fabricante apostaba por un sistema específico. Finalmente parece haberse resuelto la situación con tres sistemas que cubren a la mayoría de vehículos.

Según el Informe Especial ‘Previsiones en el Mercado de Automóviles Eléctricos’ publicado por DBK, empresa española es-

pecializada en la elaboración de estudios de análisis sectorial y de la competencia –participada por Informa D&B, compañía del Grupo CESCE–, se espera un crecimiento acusado en 2017, cuando el parque puede llegar a 18.000 unidades.

A todo ello hay que sumar los costes de implantación de los diferentes sistemas de recarga, su mantenimiento, las regulaciones en temas energéticos...

¿Qué modelo de recarga les parece el más adecuado para sus centros: lenta, semirrápida, rápida o superrápida?

R. Nuestra idea es que el cliente pueda dejar su vehículo cargándose mientras realiza sus compras, sin presión de tener que mover su coche de la plaza donde se está realizando la recarga.

En este sentido, parece adecuada la carga lenta. En cualquier caso, también se contempla la carga semirrápida como opción. En un futuro, con un adecuado parque de vehículos demandantes de recarga, se podría establecer un servicio atendido por personas que permitieran la rotación de ciclos de recarga y el acomodo de vehículos en plazas cercanas. No obstante, parece que estamos todavía muy lejos de un escenario como el indicado.

¿Demandan los clientes este tipo de servicios gratuitos de carga de vehículos eléctricos?

R. Hemos revisado el uso de las plazas existentes en los centros y la utilización es muy limitada, excepto grupos de clientes

concretos de ciertos centros. No hemos detectado una demanda apreciable todavía.

¿Se han planteado la instalación de puntos de recarga asociados a la energía solar, las conocidas como pérgolas fotovoltaicas para la carga de vehículos eléctricos?

R. Todavía no. Las pérgolas están pensadas para su uso en aparcamientos de superficie, que en nuestro caso corresponde a centros comerciales ubicados en el extrarradio.

Inicialmente, nuestras localizaciones de plazas de recarga corresponden a centros ubicados en importantes núcleos urbanos, donde no procede este tipo de instalaciones. En un futuro, ciertamente, es un punto más a considerar en nuestro concepto de servicio.

¿Qué tipo de planes e iniciativas debería impulsar el Ministerio de Industria para que la movilidad



sostenible tenga una mayor implantación en nuestro país?

R. Es difícil de decir, porque hasta ahora todos los incentivos han animado las compras de vehículos eléctricos de manera exponencial, año tras año. Otra cosa es que el despegue sea ya un hecho, y no lo es.

Los incentivos para la venta de vehículos y de instalación de puestos de recarga, ayudan. También apoya en este sentido la limitación de tráfico en ciertas zonas de las

grandes ciudades, como medio para combatir la contaminación.

Pero por otro lado, sigue existiendo gran variedad de sistemas de recarga, los vehículos siguen siendo caros, la red de recarga es limitada, etc.

Además de la movilidad eléctrica, ¿qué otros combustibles alternativos le parecen interesantes para impulsar la movilidad sostenible?

R. No hay muchas opciones operativas, la verdad. Se ha analizado el uso de Gas Licuado del Petróleo (GLP), aunque es una opción que deberían estudiar nuestros transportistas subcontratados.

El principal problema es la dificultad del suministro a vehículos, porque la red de surtido es escasa. Aparte, está el precio de los vehículos.

Esperamos que en un futuro no muy lejano exista una oferta de fuentes de energía sostenibles para la flota, que pueda competir en precio con la dependiente del petróleo ◀

Damos solución a tus necesidades de recarga de VEHÍCULO ELÉCTRICO

en tu casa



en la calle



en tu empresa



info@recargagic.com



(+34) 902 103 498

www.recargagic.com