



2025, año clave en el impulso de la electromovilidad

2024 ha sido un ejercicio con muchas luces y algunas sombras en lo que concierne a la movilidad eléctrica, que ha seguido avanzando en diversos ámbitos, pero que en otros no progresa al ritmo que se había previsto. En este sentido, las matriculaciones de vehículos electrificados (eléctricos puros más híbridos enchufables) cerraron el pasado año con un declive del 3,9 %, llegando a las 133.699 unidades; la nota positiva es que las ventas de turismos 100% eléctricos acabaron en 2024 con un ascenso del 7,8 %, con un total de 58.675 unidades.



Arturo Pérez de Lucía

Director general de AEDIVE (Asociación Empresarial para el Desarrollo y el Impulso de la Movilidad Eléctrica) y vicepresidente de AVERE (Asociación Europea de la Electromovilidad)

No obstante, estos números quedan lejos de la senda de los objetivos planteados en el PNIEC (5,5 millones de vehículos de este tipo para 2030), por lo que sería necesario matricular del orden de 700.000 modelos electrificados al año hasta esa fecha. La necesidad de articular una estructura de incentivos públicos más eficiente se hace cada día más urgente.

En el capítulo de logros, las infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos han registrado un notable desarrollo, con una red que supera los 37.000 puntos de recarga de acceso público (a fecha de 30 de septiembre de 2024). Se trata de un volumen que cubre de

manera más que razonable las necesidades del parque actual de vehículos eléctricos matriculados en España, con un promedio de utilización por debajo del 6 % (que en muchos casos se queda en un pobre 2 %). Cabe destacar además que el ritmo de despliegue de estos equipamientos se sitúa en una media de más de 1.000 puntos instalados y operativos al mes, lo que indica que 2024 acabará con una red que podría superar los 40.000 puntos de carga.

Otro dato que lleva al optimismo es que los fabricantes de automoción están realizando un esfuerzo importante, llevando al mercado nuevos modelos de vehículos con mayores autonomías y prestaciones, y cada vez



más competitivos en precio, poniendo al alcance de todo tipo de bolsillos este tipo de coches cero emisiones, incluyendo los modelos de las gamas más económicas. Con ello, la barrera del precio se diluye.

En el ámbito legislativo, destaca la puesta en marcha de una ficha de Certificado de Ahorro Energético (o CAE), una fórmula financiera que permite generar un montante económico para incentivar la compra de vehículos eléctricos y la instalación de puntos de carga desde la iniciativa privada. En concreto, en otoño de 2024 se aprobó una ficha de medida estandarizada (TRA50) para la sustitución de un vehículo de combustión por un vehículo eléctrico puro.

Por otro lado, también hay que poner en valor el dictamen de la CNMC que establece que las Administraciones Públicas solo pueden exigir una Declaración Responsable para instalar puntos de recarga de vehículos eléctricos, dando solución a uno de los obstáculos que existen en España en el despliegue de este tipo de infraestructuras. Con este dictamen, Competencia reconoció el pasado mes de octubre el trabajo desarrollado por AEDIVE, junto con la SECUM (Secretaría para la Unidad de Mercado, organismo adscrito al Ministerio de Economía, Comercio y Empresa), para eliminar las barreras en este ámbito. Hay que seguir trabajando en la supresión de estos frenos burocráticos.

EXPECTATIVAS PARA EL EJERCICIO 2025

Desde AEDIVE miramos a este nuevo año con razonable optimismo, pero siendo conscientes de que el devenir de 2025 estará marcado por variables geopolíticas de

alcance muy complicado de calibrar en estos momentos. Lo que es evidente es que, tras la proclamación de Donald Trump como nuevo presidente de Estados Unidos, la intensa rivalidad que enfrenta a estos contra China está conduciendo a un escenario internacional con un mayor grado de proteccionismo en las relaciones comerciales, lo que perjudicará al continente europeo. Precisamente, la entrada en vigor desde el 1 de enero de este año de la normativa CAFE (Clean Air For Europe, Aire Limpio para Europa), se erige en un factor fundamental. Los fabricantes de automóviles deben afrontar la disminución de las emisiones de CO₂ de los coches que vendan en los 27 países de la UE, y cumplir ahora el límite de 93,6 gramos/kilómetro frente a los 115,1 gramos fijados hasta el pasado año.

La mejor manera de cumplir esta legislación, y así evitar la sanción de multas millonarias, es incrementar de manera muy notable las ventas de vehículos eléctricos puros (así como de híbridos enchufables), lo que llevará a aumentar las matriculaciones de este tipo de coches. A lo anterior se une un aspecto muy importante, que aporta certidumbre a los usuarios: la continuidad de las ayudas del Plan MOVES III, que el Gobierno ha decidido prolongar hasta el 30 de junio de 2025. También se mantiene la desgravación fiscal del 15 % a la compra de vehículos eléctricos y la instalación de puntos de recarga. Mientras tanto, el Ejecutivo se ha comprometido a trabajar en esta primera parte del año para definir un nuevo esquema de incentivos más eficiente a través de medidas fiscales, con el fin de que el ciudadano perciba de manera más directa estas ayudas.



NO PERDER DE VISTA LA COMPETITIVIDAD INDUSTRIAL

En el marco de estos desafíos, no debe perderse de vista que la transición hacia la movilidad eléctrica tiene también efectos tanto en el ámbito energético como en el industrial. En primer lugar, el vehículo eléctrico es un claro vector de eficiencia energética, el único sistema de propulsión que puede interactuar con la red eléctrica para promover las energías renovables (sobre todo, el autoconsumo fotovoltaico), la generación distribuida y el almacenamiento energético.

Este factor es esencial para reducir la dependencia energética de España, país donde dependemos enormemente de la compra de combustibles fósiles a terceros países (lo que provoca un significativo desequilibrio en la balanza comercial).

Y, en segundo lugar, la electromovilidad conlleva también una gran oportunidad industrial para España, segundo productor europeo en la industria de automoción, que se caracteriza por un gran nivel de competitividad y eficiencia. Nuestro país ha conformado un pool industrial que exporta más del 90 % de los vehículos que produce en gran medida a regiones geográficas que prohibirán en los próximos años la comercialización de vehículos de combustión.

Si a ello le unimos el que España tiene un tejido industrial con un elevado prestigio internacional en el desarrollo y fabricación de componentes de electrónica de potencia, equipos eléctricos e infraestructuras de recarga, entre otras soluciones, la conclusión es que la migración al vehículo eléctrico es indispensable para no perder el liderazgo en automoción.

Hablamos de un reto mayúsculo. Cada euro invertido en la electrificación de la movilidad en España genera 1,8 euros de PIB, según un estudio encargado por AEDIVE, dato que habla de un potencial extraordinario. La electrificación y las redes para el desarrollo de la industria y los servicios de la movilidad eléctrica crearán más de 500.000 empleos y generarán más de 100.000 millones de euros de PIB hasta el año 2030, considerando el efecto arrastre de esta cadena de valor en 22 ramas de actividad diferentes. Cifras nada desdeñables para nuestro país.

Por último, es clave incrementar y mejorar la comunicación a la sociedad acerca de los beneficios de la movilidad eléctrica, combatiendo la desinformación y las falsas creencias que siguen generando incertidumbre en la población.

