

# Plan para la creación de infraestructuras Los fabricantes reclaman una agencia estatal para impulsar el coche eléctrico

La patronal Anfac pone el foco en la grave escasez de puntos de recarga en España, que desincentiva a las familias de optar por un vehículo con un protagonismo cada vez mayor en las gamas de los fabricantes



UNAI MEZCUA MADRID

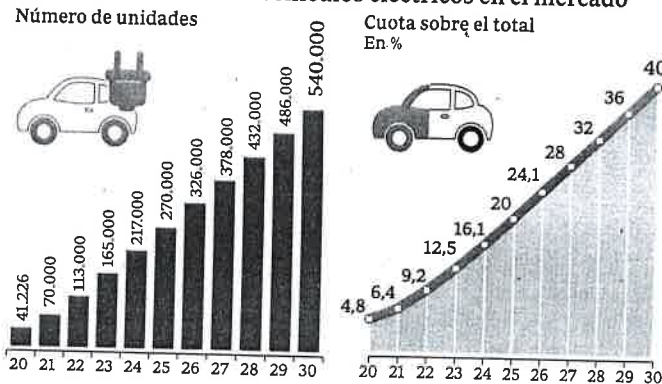
Mientras la oferta de vehículos eléctricos, con más de 200 lanzamientos en los últimos años, ya cubre la práctica totalidad de los nichos de mercado, la infraestructura necesaria para recargarlos se está quedando muy rezagada. Con solo 8.500 cargadores de acceso público para cubrir un país de más de medio millón de kilómetros cuadrados, la red se sitúa lejos de lo que sería necesario para que la electromovilidad se convierta en mayoritaria en las próximas décadas, como pretende el Gobierno de Pedro Sánchez.

Ante ello, la patronal automovilística Anfac ha identificado dieciséis medidas que podrían aliviar la crónica carencia de este equipamiento clave. Además, la asociación de fabricantes reclama la creación de una agencia estatal que supervise el cumplimiento de los objetivos marcados en cuanto a puntos de carga y promocióne este tipo de vehículos, que el año pasado supusieron el 4,84% de las ventas (frente al 0,05% en 2011), pero son apenas el 0,2% del parque automovilístico. Entre las medidas, Anfac sugiere, en un documento que se publicará este jueves y al que ya ha tenido acceso ABC, reconocer de interés estratégico nacional los proyectos de despliegue de infraestructuras de alta potencia (de más de 250 kW), mejorar los incentivos para quienes apuesten por su instalación y reducir, con exenciones fiscales y bonificaciones, los ingentes costes fijos que lastran esta infraestructura y que la hacen muy difícil de rentabilizar.

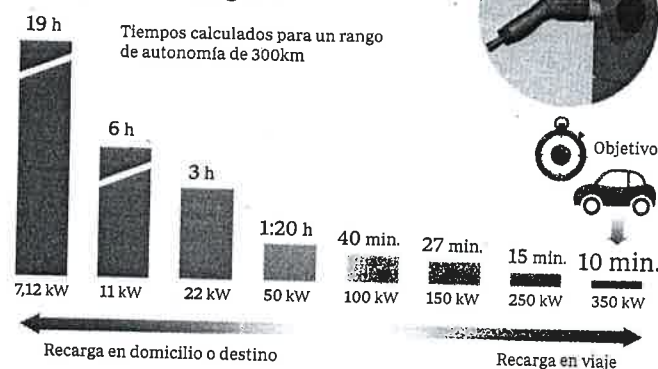
## Un enero «bastante malo»

«Es importante que las administraciones empujen», aseguró ayer José Vicente de los Mozos, presidente de Anfac, que se entrevistó por la tarde con

Evolución deseable de vehículos eléctricos en el mercado



Tiempo de recarga en relación a la potencia de carga de cada cargador



Fuente: ANFAC, IEA e Ionity

PS/ABC

la vicepresidenta y ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera. El también máximo responsable de Renault en España alertó de un inicio de año «bastante malo» para el sector. Por ahora, las ventas de coches caen un 60%, tras el alza del impuesto de matriculación. El apoyo de las administraciones es especialmente necesario para impulsar el mercado de vehícu-

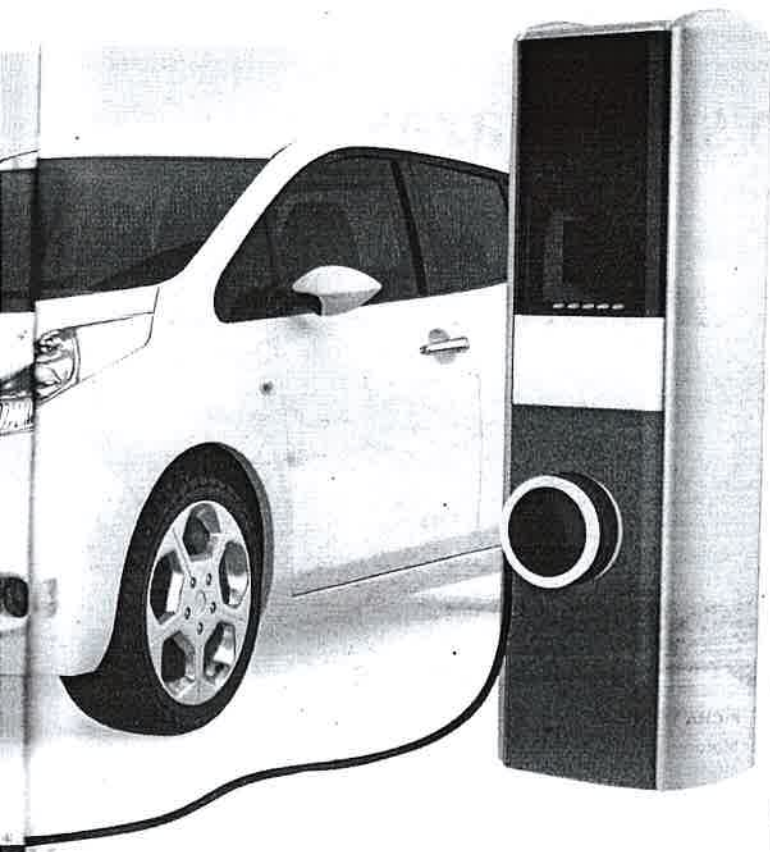
los eléctricos y su red de recarga. «Es necesaria una actuación más contundente y comprensiva por parte de las administraciones para acompañar el enorme esfuerzo que están haciendo las empresas», según José López-Tafall, director general de Anfac. El directivo lamenta el gran escollo que supone la falta de infraestructura, que frena las ventas de eléctricos «pese a

la gran oferta de modelos disponibles».

En octubre, Ribera prometió que en 2023 habrá 100.000 puntos de recarga. Una meta a la que Transición Ecológica destinará buena parte de los 1.100 millones que prevé asignar de los fondos europeos a la movilidad sostenible, pero que a día de hoy sigue muy lejana. Y no tanto por la dotación económica (aunque instalar un punto de alta potencia puede llegar a costar más de un millón de euros), sino por los farragosos trámites que exige la instalación, que pueden retrasar la apertura en hasta dos años. De ahí que la asociación solicite la declaración de interés estratégico nacional para los puntos de más de 250 kW, lo que supondría un procedimiento de «ventanilla única» que ahorraría trabas, especialmente en el ámbito local (reclaman además ayudas y bonificaciones a los municipios) y reduciría a la mitad los plazos ordinarios.

Las propuestas de Anfac pasan también por establecer un objetivo intermedio vinculante de 45.000 puntos de acceso público al final de 2022, con la previsión de alcanzar 350.000 en 2030. Ese año, según el Plan de Energía y Clima del Gobierno, debería haber cinco millones de eléctricos en España. Para supervisar que se logran los objetivos, Anfac propone la creación de un comité de coordinación dependiente del Consejo de Ministros o de la futura Comisión de Reconstrucción, además de la mencionada agencia estatal. La propuesta se completaría con la creación de un Consejo Asesor para Despliegue de las infraestructuras, en la que los miembros de la agencia ten-





## Dos empresas españolas participan en un proyecto europeo de baterías

Dos empresas españolas participan en el segundo Proyecto Importante de Interés Común Europeo (IPCEI), recién aprobado por la Comisión Europea. Se trata del fabricante Little Electric Cars, especializado en vehículos especiales, y Ferroglobe, uno de los mayores productores de aleaciones de silicio del mundo. La nueva iniciativa, denominada «Innovación Europea en Baterías», «apuesta por una soberanía industrial en el ámbito de las baterías para la automoción y el almacenamiento ante la pujanza de los países asiáticos», en palabras de la ministra de

Industria, Reyes Maroto. «Es un orgullo haber pasado el corte de la CE», explicaron ayer a ABC desde Little Electric, con sede en Pontevedra y diez años de experiencia. El proyecto, que creará 35 empleos, se centrará en la economía circular y la reutilización de las baterías una vez que concluye su uso en un vehículo. «Hay un fuerte componente de innovación porque la tecnología aún no existe, hay que inventarla y a partir de ahí evolucionar», detallan. La empresa ha realizado una inversión inicial de cinco millones, que se reforzará ahora con fondos europeos.

dían representación, junto a asociaciones sectoriales y representantes industriales. Un organismo similar existe en Alemania desde hace una década. Denominada Agencia Alemana de Movilidad del Futuro (NPM, antes Agencia de Electromovilidad), actúa como asesora del Gobierno federal. Y participan fabricantes como BMW o Volkswagen pero también la oficina de transportes VDA (equivalente

a la DGT), sindicatos, eléctricas y científicos.

Además, los fabricantes piden que se establezca un registro de puntos de recarga de acceso público antes del 30 de marzo, y que se pueda recargar con una única aplicación o tarjeta en todos ellos, en lugar de necesitar una para cada operador. Y reclaman modificar la Ley del Sector Eléctrico para garantizar que los costes son transparentes.

60%

de caída

registran las matriculaciones en enero, tras la subida del impuesto de matriculación por las nuevas pruebas de emisiones

## Las principales cifras del renting en España

Datos 2020

Automóviles de renting

743.388

(+4,46%)

año anterior



INVERSIÓN (Compra de vehículos)

4.356 (-26,74%)

FACTURACIÓN

5.964 Mill. de euros

(-5,53%)

Matriculaciones

209.272

(-30,91%)



1 de cada 5 vehículos matriculados es de renting

Número y tipo de clientes

221.936 clientes totales

30.240 nuevos clientes

Autónomos y particulares

15,0%

Grandes empresas

44,52%

Medianas empresas

17,42%

Pequeñas empresas

23,06%

Fuente: Asociación Española de Renting de Vehículos (AER)

P.S./ABC

# El parque de renting crece un 4,46% en 2020 pese al Covid

► Según el presidente de AER «se han salvado los muebles, y se han salvado bien»

tivó confinamientos y una reducción de la actividad, ha provocado a su vez una moratoria en los pagos y ampliaciones en los contratos.

El presidente de la AER aseguró a ABC que los datos de 2020 muestran la «gran capacidad de transformación del sector». El coronavirus y la llegada de nuevas tecnologías, con las restricciones a la circulación de los vehículos más contaminantes, son además los responsables de la electrificación del parque de vehículos en renting y del aumento de los clientes particulares y pequeños autónomos. Ante la incertidumbre generada por estos dos factores «el cliente prefiere ir acompañado y busca una solución a medio plazo como la que ofrece el renting», afirma José Martín-Castro.

PATXI FERNÁNDEZ MADRID

El sector de renting de vehículos continúa aumentando su peso en las matriculaciones totales del mercado español, pasando del 20,22%, en 2019, al 20,35%, en 2020. En un año marcado por el parón económico como consecuencia del Covid-19, el parque de vehículos se eleva a 743.388 vehículos, un 4,46% más respecto a 2019, y se acumula durante el año un incremento de 30.240 clientes, lo que supone un crecimiento del 15,77%.

Son unas cifras positivas, según explica a este diario José Martín-Castro Acebes, presidente de la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER), para quien «se han salvado los muebles, y se han salvado bien». Las dificultades han provocado sin embargo que el pasado ejercicio se cerrase con un volumen de facturación de 5.964 millones de euros, lo que representa una disminución del 5,5% en comparación con las cifras de 2019, según los datos dados a conocer por la organización.

Este retroceso de los ingresos se debe a que el coronavirus y su incidencia en la economía española, que mo-

**Empresas**  
La escasa actividad del «rent a car» ha provocado la reducción del parque un 3,47%

afirma José Martín-Castro. Los autónomos y particulares son quienes más han impulsado el crecimiento del sector, aportando 24.288 vehículos más al parque de renting y 23.188 clientes. Esto supone que este segmento de clientes ya supone el 15% del total de vehículos del parque del renting. En el lado contrario, las mayores caídas se registran por parte de las grandes empresas, que han reducido su parque de vehículos en renting un 3,47%, como consecuencia, principalmente, de la escasa o nula actividad de las empresas de «rent a car».

Acebes espera que, pese a la incertidumbre que rodea a los primeros meses de 2021, en este ejercicio se consoliden las cifras de 2020 «ganando clientes y porcentaje de matriculaciones».