

PLANES MOVES I Y II, LA IMPORTANCIA DE LAS AYUDAS GUBERNAMENTALES EN LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

LA SITUACIÓN DE CRISIS SANITARIA, SOCIAL Y ECONÓMICA, QUE EN ESTOS MOMENTOS ES NUESTRO PRINCIPAL FOCO DE ATENCIÓN, NO DEBE HACER NOS OLVIDAR NUESTROS COMPROMISOS ESTRATÉGICOS COMO SOCIEDAD, Y UNO DE ESTOS COMPROMISOS ES LA LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO.

El cambio climático supone uno de los mayores desafíos a los que se enfrenta la humanidad. La esperanza y calidad de vida ha mejorado para la mayor parte de la población mundial de forma muy significativa, pero las consecuencias negativas que nuestro modo de vida tiene sobre el medio ambiente las estamos sufriendo ya, en especial los sectores más vulnerables de la población, y la situación continúa empeorando a un ritmo cada vez más rápido. Para limitar el daño al medio ambiente se deberán poner en marcha actuaciones decididas con el objetivo de que las emisiones de CO₂ en el año 2050 sean nulas, lo que supondrá una profunda transformación social y energética.

El transporte es uno de los pilares de nuestra economía y nuestra sociedad, pero en contrapartida, supone una de las principales fuentes de contaminación. En la actualidad, el 24% de las emisiones de CO₂ en la Unión Europea provienen del transporte, y de estas emisiones, el 72% proviene del transporte por carretera, por lo que se hace imprescindible tomar medidas para reducir estas emisiones.

Uno de los campos de actuación es la promoción de la movilidad a pie y en bicicleta, seguida por el uso del transporte público. En este sentido, son destacables los esfuerzos realizados por las administraciones públicas y por la sociedad, pero el recorrido de estas medidas es muy limitado. La movilidad motorizada sigue siendo imprescindible para satisfacer las necesidades de la sociedad en un gran número de casos, por lo que es necesario promover una movilidad a motor de bajo impacto ambiental.

El primer concepto que tenemos que tener claro es que toda movilidad a motor tiene un impacto ambiental, contando tanto la totalidad del ciclo de vida de los medios de transporte como la generación de la energía necesaria para alimentar los motores y el propio uso de los vehículos. Sin embargo, en países como España, con sistemas energéticos y de gestión de residuos muy desarrollados, existen tecnologías como la movilidad eléctrica, cuyo impacto ambiental es muy inferior a la de los sistemas de combustión tradicional.

El segundo concepto a destacar es que la tecnología de movilidad eléctrica no ha alcanzado un grado de desarrollo suficiente y, por tanto, no alcanza a satisfacer todas las necesidades de movilidad que tiene nuestra sociedad. Desplazamientos a grandes distancias, el transporte de cargas o el transporte refrigerado no están, todavía, al alcance de la tecnología de movilidad eléctrica, mientras que el transporte diario a corta distancia es perfectamente asumible por cualquier vehículo

THE MOVES I AND II PLANS. THE IMPORTANCE OF GOVERNMENT SUBSIDIES TO PROMOTE E-MOBILITY

THE HEALTHCARE, SOCIAL AND ECONOMIC CRISIS, WHICH IS CURRENTLY OUR MAIN FOCUS OF ATTENTION, MUST NOT MAKE US FORGET OUR STRATEGIC COMMITMENTS AS A SOCIETY, AND ONE OF THESE COMMITMENTS IS THE FIGHT AGAINST CLIMATE CHANGE.



David Valle Rodríguez
Director General de Industria,
Energía y Minas de la
Comunidad de Madrid
Managing Director for Industry,
Energy and Mines of the
Autonomous Community
of Madrid

Climate change represents one of the greatest challenges facing humankind. Hope and quality of life have improved considerably for most of the world's population, however we are already seeing how the negative consequences of our lifestyle impacts on the environment and in particular, on the most vulnerable sectors of the population. And this situation is worsening at an increasingly faster pace. To limit environmental damage, firm lines of action must be launched that aim to achieve zero CO₂ emissions by 2050, which will mean a far-reaching social and energy transformation.

Transport is one of the pillars of our economy and of our society, but conversely, it represents one of the main sources of pollution. Today, 24% of all CO₂ emissions in the European Union come from transport, and of these, 72% are produced by road transport, which is why steps must be taken to reduce such emissions.

One of the fields of activity is to promote mobility on foot and by bicycle, followed by the use of public transport. In this regard, the efforts undertaken by the public administrations and by society are noteworthy, however the scope of such measures remains very limited. Motorised mobility continues to be essential to satisfy the needs of society in a large number of cases, which makes it necessary to promote a form of engine-powered mobility that has a low environmental impact.

The first concept that must be fully understood is that all motorised mobility has an environmental impact, taking into account both the entire life cycle of the means of transport as well as generation of the energy needed to power the engines



Designed by senivpetro / Freepik

eléctrico, por lo que esta solución se plantea como ideal para un segundo vehículo.

El tercer concepto es el coste, la movilidad eléctrica tiene un coste de producción superior al de la movilidad convencional, que se ve parcialmente compensado por un menor coste energético.

Y el cuarto concepto a destacar es que los últimos avances han conseguido que los vehículos de combustión tengan un impacto ambiental cada vez menor.

Para dar respuesta a estas necesidades, la Comunidad de Madrid publicó el 7 de diciembre de 2018 el plan MUS, plan de Movilidad Urbana Sostenible, que tuvo una acogida excelente. Poco después, el 16 de febrero de 2019, el gobierno de España publicó el plan MOVES I, con cuatro líneas de actuación: la actuación 1, para la adquisición de vehículos de energías alternativas, principalmente eléctricos, y con la obligación de achatar un vehículo de energía convencional; la actuación 2, para la implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos; la actuación 3, para la implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas y la actuación 4, para la implantación de medidas contenidas en planes de transporte al trabajo en empresas.

La principal crítica a este plan, que así se planteó al gobierno por algunas comunidades autónomas, estaba en la obligación de achatar un vehículo para poder optar a una subvención para la adquisición de un vehículo eléctrico, lo que limitó mucho la demanda de estas subvenciones. Afortunadamente, en el plan MOVES II esta limitación se ha eliminado.

El resumen de ejecución del plan MOVES I es el siguiente, a fecha 31 de agosto (todavía se siguen gestionando expedientes de este plan y las cifras finales variarán):

Para la actuación 1 se han concedido 216 ayudas por importe de 1.124.450 €. El total de vehículos correspondientes a esas solicitudes es de 244, que se reparten en las siguientes categorías:

Tabla 1 | Table 1

Categoría Category	Nº total de vehículos Total no. of vehicles
L3e	37
L7e	1
M1	175
N1	23
N3	8
Total general Overall total	244

La inversión realizada correspondiente a las solicitudes de ayuda ha sido de 6.049.643,73 €.

Para la actuación 2 se han concedido un total de 496 ayudas, por un importe de 1.356.896,6 €. La inversión realizada ha sido de 4.734.665,63 €. Estas 496 solicitudes dan lugar a la instalación de 1.728 puntos de recarga. El uso dado a estos puntos de recarga se ha centrado básicamente en el uso privado (433 solicitudes), quedando el resto (63) para uso público.

Por instalaciones, se podrían dividir en las siguientes categorías:

Tabla 2 | Table 2

Instalación Installation type	Nº No.
Convencional Conventional	314
Preinstalación Pre-installation	20
Rápida Fast	32
Semi-rápida Semi-fast	72
Vinculado Linked	58
Total general Overall total	496



Foto cortesía de | Photo courtesy of: AEDIVE

and the use of the vehicles themselves. However, in countries like Spain, with highly developed energy and waste management systems, technologies already exist, such as e-mobility, whose environmental impact is much lower compared to traditional combustion systems.

The second concept to highlight is that e-mobility technology has achieved an insufficient degree of deployment and, as such, has failed to respond to society's every need for mobility. Long distance journeys, heavy goods or refrigerated transport are still not within the reach of e-mobility technology, while daily trips over a short distance are perfectly achievable by any electric vehicle, thus making this the perfect solution as a second vehicle.

The third concept is cost: e-mobility has production costs that are higher than that of conventional mobility, which is partially offset by a lower energy cost.

And the fourth concept to highlight is that recent advances have led to combustion engine vehicles having an increasingly lower environmental impact.

To respond to these needs, on 7 December 2018, the Autonomous Community of Madrid published its Sustainable Urban Mobility Plan (MUS in its Spanish acronym), which was very well received. Shortly after, on 16 February 2019, the Spanish Government published its MOVES Plan I, with its four lines of action: action line 1, to acquire alternative energy vehicles, mainly electric (EVs), with the obligation to scrap a conventional energy vehicle; action line 2, for the deployment of the EV charging infrastructure; action line 3, to implement loans schemes for electric bicycles; and action line 4, to deploy measures contained in company plans for transportation to and from work.

The main criticism of this plan, as some autonomous communities reported to the central government, was the requirement to scrap a vehicle in order to be eligible for a subsidy to purchase an EV, a fact that severely limited demand for this funding. Fortunately, this limitation has been removed from the MOVES II Plan.

As of 31 August 2020, the evolution of the MOVES I Plan can be summarised as follows (applications are still being processed under this plan, so the final figures will vary):

216 subsidies have been awarded under action line 1, amounting to €1,124,450. The total number of vehicles corresponding to these applications is 244, distributed as shown in Table 1. The investment made corresponding to subsidy applications stood at €6,049,643.73.

A total of 496 subsidies have been approved under action line 2, amounting to €1,356,896.60, with a corresponding investment of €4,734,665.63. These 496 applications have resulted in the installation of 1,728 charging points. The use given to these



Foto cortesía de | Photo courtesy of: AEDIVE

Para la actuación 3, implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas, ha habido tan solo una solicitud recibida, a la que se le ha concedido la subvención solicitada.

Y para la actuación 4, ayudas a la implantación de medidas contenidas en planes de transporte, ha habido un total de 9 actuaciones subvencionadas, con 229.611,91 euros concedidos

MOVES II

El pasado 17 de junio de 2020 el gobierno aprobó el plan MOVES II, que cuenta en general con las mismas líneas de actuación, pero con algunas novedades significativas, entre las que destaca permitir la solicitud de subvenciones para la adquisición de vehículos de energías alternativas sin necesidad de achatar otro vehículo, aunque con una minoración del importe de la ayuda; la inclusión en la actuación 4 de actividades llevadas a cabo por entidades locales en núcleos urbanos para adaptar la movilidad en un escenario de nuevas exigencias derivadas del periodo post COVID-19 y permitir que una parte del presupuesto se destine a inversiones directas por la propia comunidad autónoma.

En la Comunidad de Madrid la gestión del plan MOVES va a corresponder a la Fundación de la Energía, y se prevé que la publicación de las convocatorias y sus respectivos extractos esté culminada, para las 4 actuaciones, en las próximas semanas.

El dinero asignado a la Comunidad de Madrid es de 14.150.116 euros y el reparto que se hará entre las diferentes actuaciones, una vez descontado los gastos de gestión y las inversiones directas, de un 45% para la actuación 1, de un 40% para la actuación 2, de un 1% para la actuación 3 y de un 14% para la actuación 4.

Al permitir las bases del programa las adquisiciones de vehículos turismo y furgonetas realizadas por particulares desde el día de entrada en vigor del RD, esto es, desde el 18 de junio, y la rápida publicación de esta convocatoria y su extracto por parte de la Fundación de la Energía, ha permitido que la Comunidad de Madrid sea la primera en agotar los fondos dirigidos a la adquisición de vehículos de energías alternativas, pendiente de la verificación individualizada de todas las solicitudes, y se está estudiando la posibilidad de incrementar los fondos destinados a esta línea.

charging points has been mainly private (433 applications) with the remainder, 63, for public use.

Table 2 shows the breakdown by installation type.

For action line 3, the implementation of a loans scheme for e-bicycles, just one application has been received and the subsidy requested was granted.

And for action line 4, subsidies to implement the measures contained in transport plans, a total of 9 lines of action have been approved, with €229,611.91 allocated.

MOVES II

The MOVES II Plan was approved by the Spanish government last 17 June 2020 which, in general terms, follows the same lines of action, but with some important new elements. In particular, these include the ability to apply for subsidies for the acquisition of alternative energy vehicles without the need to scrap another vehicle. In return, however, the subsidy amount has been reduced. Action line 4 includes activities undertaken by local entities in urban centres to adapt mobility to a scenario of the new requirements arising from the post-COVID-19 period and allow part of the budget to be allocated to direct investments by the Autonomous Community itself.

In the Autonomous Community of Madrid, the management of the MOVES Plan will be the responsibility of the Energy Foundation. The publication of calls for entries and their respective conditions for the 4 lines of action is expected to take place over the coming weeks.

The funds assigned to the Autonomous Community of Madrid amount to €14,150,116 and will be distributed between the different lines of action, once management costs and direct investments have been deducted, as follows: action line 1, 45%; action line 2, 40%; action line 3, 1%; and 14% for action line 4.

By allowing the purchases of cars and vans by private individuals from the day the Royal Decree took effect to be included in the programme conditions, i.e., since 18 June, together with the prompt publication of this call for entries and its summary by the Energy Foundation, the Autonomous Community of Madrid has been the first region to use up the funding allocated to the acquisition of alternative energy vehicles, pending individual verification of each application. The possibility of increasing the funds allocated to this line is being studied.



Designed by senivpetro / Freepik