VI FORO NISSAN

10 febrero 2021

REPSOL

III WEBINAR:
REFLEXIONES SOBRE LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA PARA EL VEHÍCULO ELÉCTRICO.

Maria Victoria Zingoni
Directora general de Cliente y Generacion Baja en Carbono

Bruno Matucci
Consejero Director General Nissan Iberia

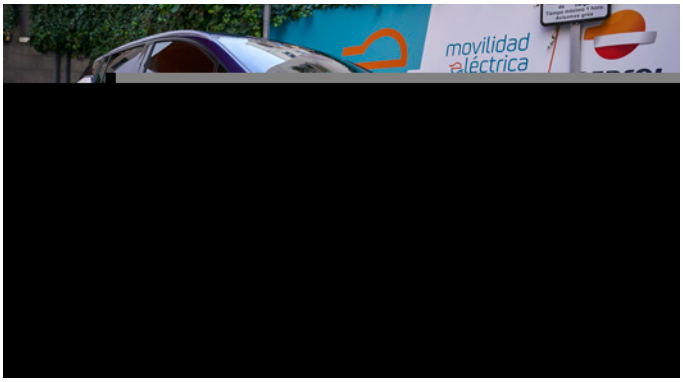
Mariano González
Viceconsejero de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid

01 NISSAN Y REPSOL FIRMAN UN ACUERDO DE COLABORACIÓN PARA PROMOVER LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

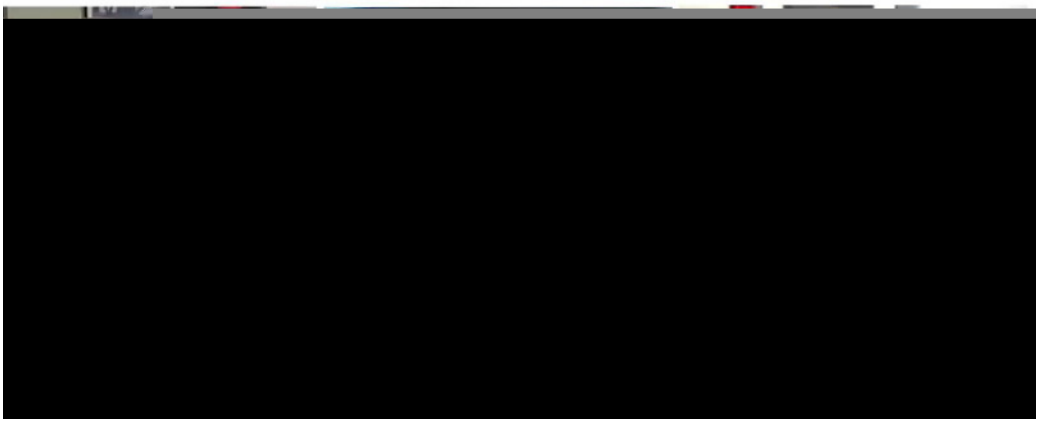
Tras el éxito del I y II Webinar del VI Foro Nissan, en los que participaron más de 1.000 personas, el pasado 4 de Febrero se celebró el III Webinar, denominado "Reflexiones sobre la infraestructura de carga para vehículo eléctrico", y que contó con la presencia de la Directora General de Cliente y Generación Baja en Carbono de Repsol, María Victoria Zingoni, el CEO de Nissan Iberia, Bruno Mattucci, y el Viceconsejero de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, Mariano González. Este III Webinar se pudo seguir desde la web **www.foronissan.es.**

Durante el desarrollo del Webinar, Zingoni y Mattuci comunicaron a la audiencia la firma de un acuerdo de colaboración entre Repsol y Nissan para promover la movilidad eléctrica en España, cuya primera actuación consistirá en la ampliación de la red de recarga de vehículos eléctricos. En un primer momento se instalarán 15 puntos de carga rápida en las estaciones de servicio de Repsol, sin perjuicio de que pueda haber ampliaciones posteriores.

Mediante este acuerdo todos los propietarios de un vehículo eléctrico Nissan gozarán de una bonificación de la tarifa del 50% en la red pública de recarga eléctrica de Repsol. Actualmente, Repsol cuenta con más de 250 puntos de recarga en lugares públicos, entre los que se incluyen 70 de carga rápida, la mayoría situados en estaciones de servicio, lo que posiciona a la compañía multienergética como líder en este servicio en estaciones de servicio en España. Además, cuenta con más de 1.000 terminales de ámbito privado instalados en empresas y viviendas particulares. A esto se añaden los dos primeros puntos de recarga ultrarrápida puestos en marcha en la Península Ibérica, que permiten recargar la batería de vehículos que soporten esta tecnología en un tiempo de entre cinco y diez minutos, similar al que se emplea en un repostaje convencional.



Nissan, por su parte y desde el arranque del vehículo eléctrico en España, con el lanzamiento en 2011 del Nissan LEAF, ha desarrollado la red de carga rápida más grande distribuida por toda la geografía española a través de su red de concesionarios, con un total de 140 puntos de recarga.



El desarrollo de estas 15 nuevas instalaciones de recarga rápida en las estaciones de servicio de Repsol, con la garantía de que el origen de la electricidad es 100% renovable, podría proporcionar energía para recorrer en coche más de 144.000 kilómetros al mes.

01 NISSAN Y REPSOL FIRMAN UN ACUERDO DE COLABORACIÓN PARA PROMOVER LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Asimismo, la potencia instalada en todos estos nuevos cargadores rápidos sería equivalente a suministrar energía durante todo un mes a 120 hogares.

María Victoria Zingoni, Directora General de Cliente y Generación Baja en Carbono de Repsol dijo: *"Esta alianza con Nissan, uno de los fabricantes más importantes de vehículos eléctricos del mundo, refuerza nuestra apuesta por la movilidad eléctrica y nos ayuda a seguir desarrollando nuestra red de puntos de carga rápida para vehículos eléctricos en España. Además, consolida nuestra posición como empresa multienergética, líder en movilidad y volcada en el objetivo de lograr cero emisiones netas en el año 2050, siendo la primera empresa del sector en adoptar esta ambiciosa meta".*

Bruno Mattucci, Consejero Director General de Nissan Iberia, dijo: *"Colaborar con una compañía multienergética como Repsol en el desarrollo y ampliación de la infraestructura de recarga rápida de vehículo eléctrico en España proporcionará a todos los usuarios de vehículos eléctricos mayor tranquilidad y ventajas económicas, especialmente en el caso de todos los propietarios de un Nissan LEAF o una e-NV200, que obtendrán bonificaciones del 50% sobre la tarifa normal, en toda la red de recarga eléctrica de Repsol en España. No cabe duda de que resolviendo el problema de la infraestructura de carga en nuestro país, podremos posicionar a España como punta de lanza en la carrera hacia la electrificación".*

El Consejero Director General de Nissan Iberia insistió en que "para una más rápida implantación de la electrificación en España, es importante el mantenimiento de planes estables de impulso al vehículo eléctrico, así como al desarrollo de infraestructuras, al mismo tiempo que, de manera coyuntural, se podría reducir el IVA de los vehículos eléctricos para facilitar su compra a los ciudadanos, hecho que podría llegar a triplicar nuestro mercado de vehículos eléctricos y también sería bueno eliminar o reducir de manera temporal el tipo impositivo sobre el Impuesto Especial sobre Electricidad".

Hay claros aspectos de mejora en el ámbito de las infraestructuras del vehículo eléctrico. A pesar de los avances en esta materia, gracias a las inversiones públicas y privadas de empresas como Repsol o Nissan, que apuestan por ampliar la infraestructura pública y universal de larga y corta distancia, España hoy solo representa el 2,9% de la infraestructura total de carga para vehículos eléctricos instalada en Europa, cuando como país representamos el 10% de las ventas totales de vehículos en la UE y el 15% de la fabricación total de vehículos.

www.foronissan.es

Nissan Motor Co., Ltd. se ha fijado el objetivo de conseguir la neutralidad de carbono en todas las operaciones de la empresa y en el ciclo de vida[1] de sus productos para el año 2050. En el marco de este objetivo, a principios de la década de 2030, todos los vehículos nuevos de Nissan que se comercialicen en los mercados clave estarán electrificados.

- Nissan seguirá innovando en materia de electrificación y tecnología de fabricación para avanzar en el objetivo de neutralidad de carbono de la empresa en las siguientes áreas estratégicas:
- Innovaciones en materia de baterías, incluyendo tecnologías de estado sólido y otras relacionadas, para desarrollar vehículos eléctricos más eficientes y competitivos en cuanto a costes;
- Desarrollo adicional de las motorizaciones electrificadas e-POWER de Nissan para conseguir una mayor eficiencia térmica y de los inversores;
- Desarrollo de un ecosistema de baterías para apoyar la generación de energía descentralizada in situ para edificios con fuentes de energía renovables. Nissan prevé una mayor colaboración con el sector energético para apoyar la descarbonización de las redes eléctricas;
- Innovaciones en los procesos de fabricación para apoyar una mayor productividad en el montaje de vehículos, empezando por la iniciativa Nissan Intelligent Factory. La empresa también trabajará para lograr una mayor eficiencia energética y de materiales para apoyar la consecución de los objetivos de neutralidad de carbono a largo plazo.

1) «Ciclo de vida» incluye la extracción de materias primas, la fabricación, el uso y el reciclaje o reutilización de vehículos al final de su ciclo de vida.

03 NISSAN FIJA SU OBJETIVO DE NEUTRALIDAD DE CARBONO PARA 2050

El objetivo de Nissan se basa en sus programas de décadas para reducir las emisiones y ofrecer tecnologías de vehículos eléctricos que beneficien tanto al medio ambiente como a la sociedad. Los esfuerzos de electrificación y reducción de emisiones de la empresa apoyan los objetivos del Acuerdo de París de Naciones Unidas sobre el cambio climático y el avance global hacia la neutralidad del carbono para 2050.

La ambición de Nissan también amplía iniciativas anteriores del **Nissan Green Program** y el trabajo continuo de la empresa para minimizar la huella de carbono de sus productos y operaciones. Nissan introdujo el primer coche eléctrico del mundo para el mercado de masas, el Nissan LEAF, y hasta la fecha ha vendido más de 500.000 unidades de este vehículo de cero emisiones. También sigue colaborando con las coaliciones del sector y con las autoridades para desarrollar la infraestructura y concienciar al público sobre las ventajas de los vehículos eléctricos.

Con el afán de ofrecer el 100 % de la oferta de vehículos nuevos electrificados en los mercados clave de Japón, China, EE.UU. y Europa para principios de la década de 2030, Nissan estará entre los líderes que impulsen la adopción de la tecnología de los vehículos eléctricos.

Nissan cree que la industria del automóvil puede ser una fuerza motriz a la hora de satisfacer las necesidades ambientales y climáticas globales a través de un compromiso con la innovación y la reducción del impacto mediante la colaboración con las autoridades y los socios de todo el mundo. Si se combinan con la extensión de las energías renovables y la infraestructura de carga, la electrificación de vehículos y las operaciones sostenibles pueden contribuir a acelerar la llegada de un futuro neutro en cuanto a carbono.

Resumen del Nissan Green Program

Nissan sigue avanzando en sus esfuerzos de sostenibilidad en el marco del Nissan Green Program. Los esfuerzos por conseguir la neutralidad de carbono de la empresa incluirán las iniciativas descritas en la Tabla 1.

Nissan también sigue comprometida con la reducción constante del impacto ambiental de las operaciones de la empresa. Encontrarás más detalles sobre el progreso del NGP en el sitio web del **Nissan Green Program** en el **Informe de Sostenibilidad Nissan 2020.**

www.foronissan.es

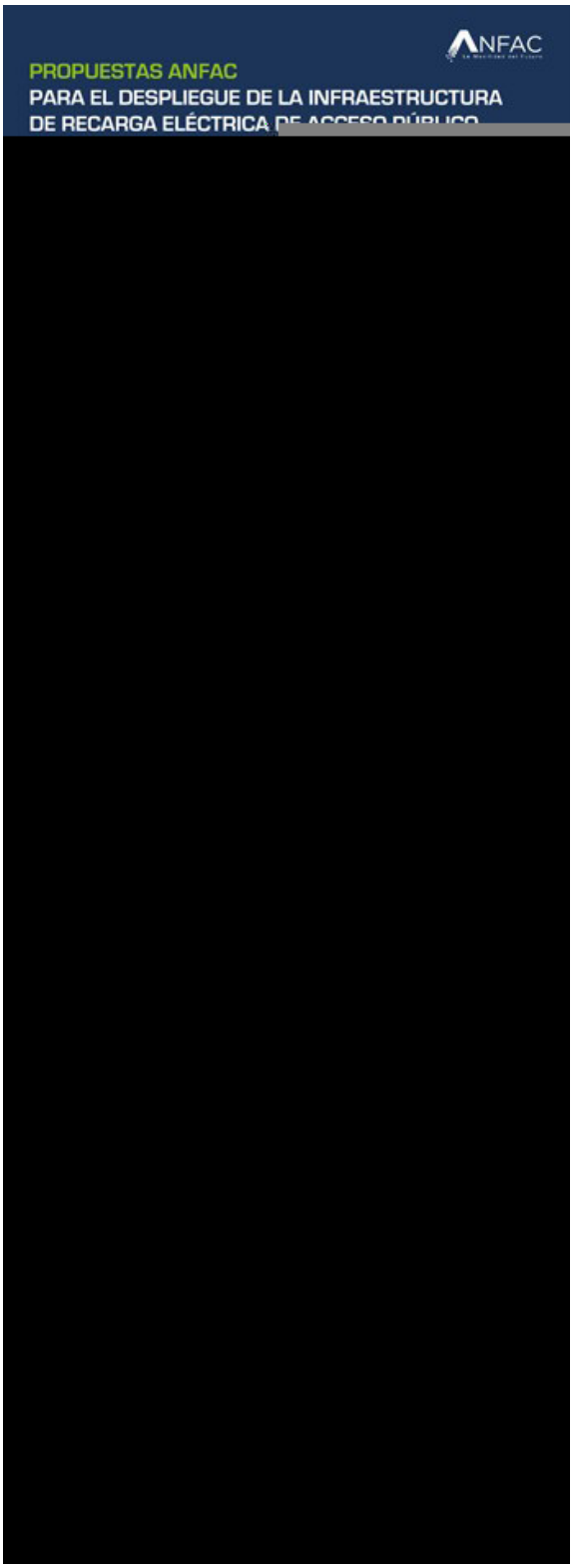
TABLA 1: IMPULSORES DE LA NEUTRALIDAD DE CARBONO

Compras y fabricación	Energía
Aumentar la eficiencia energética en nuestras instalaciones corporativas y en nuestra cadena de suministro: • Colaboración global para el ahorro de energía de Nissan (NESCO) • Procesos de producción con menos emisiones • Ampliación de las instalaciones de energía renovable	Aportar valor social con activos VE y reducir las emisiones de CO_2 en la movilidad: • Reutilizar, refabricar, revender y reciclar las baterías de los VE a través de 4R Energy Corp. • Servicio de movilidad para VE
Productos	**Reciclaje**
Los nuevos vehículos para los mercados clave se electrificarán a principios de la década de 2030: • Modelos y tecnología de baterías eléctricas • Motorización e-POWER en los nuevos modelos • Ampliación del acceso global a los modelos electrificados	Reducción de la huella de CO_2 y del uso de recursos naturales mediante esfuerzos de reciclaje

04 ANFAC PRESENTA 16 MEDIDAS PARA IMPULSAR EL DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA ELÉCTRICA DE ACCESO PÚBLICO EN ESPAÑA

ANFAC ha presentado 16 medidas que contribuyen al impulso necesario y definitivo de la infraestructura de recarga eléctrica de acceso público en nuestro país, clave para el desarrollo del coche eléctrico y para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización, con los que la industria de automoción está totalmente comprometida.

Para ANFAC, aunque el desarrollo de los vehículos impulsados por nuevas tecnologías ha experimentado notables avances en España en los últimos diez años, España está todavía lejos de otros países de nuestro entorno y de un avance que impulse el desarrollo real del vehículo eléctrico. Por ello, la asociación ha elaborado una recopilación de 16 medidas concretas de carácter institucional, de tipo regulatorio, de impulso económico y de liberalización y protección a los consumidores, destinadas a la consecución de una red de infraestructura de recarga de acceso público de calidad y con capilaridad en todo el territorio que además permita recuperar el atraso existente con otros países europeos.



MEDIDAS PROPUESTAS:

a) Medidas institucionales

1. Fijar objetivos vinculantes de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público. ANFAC propone los siguientes objetivos de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público a nivel nacional:

   - 45.000 - 48.000 puntos de recarga de acceso público el 31 diciembre de 2022.
   - 110.000 - 120.000 puntos de recarga de acceso público el 31 de diciembre de 2025.
   - 340.000 - 360.000 puntos de recarga de acceso público el 31 diciembre de 2030.

04 ANFAC PRESENTA 16 MEDIDAS PARA IMPULSAR EL DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA ELÉCTRICA DE ACCESO PÚBLICO EN ESPAÑA

Dentro de estos objetivos, para conseguir que los vehículos eléctricos ligeros puedan considerarse vehículos de primera opción y para atender a las necesidades específicas de los vehículos eléctricos en segmentos más pesados, debe garantizarse una distribución mínima de infraestructura de recarga rápida particularmente en la Red Básica de Carreteras y Red General de Carreteras del Estado. En el ámbito interurbano, deberá además priorizarse el despliegue de puntos de recarga de acceso público de potencias iguales o superiores a 250 kW para aproximar los tiempos de recarga al del repostaje tradicional de otros combustibles.

2. Reconocimiento de interés estratégico nacional para proyectos de despliegue de infraestructuras de recarga pública de alta potencia (+250 kW). Se propone este reconocimiento para poder disponer de un procedimiento de "ventanilla única" ante la administración competente con, al menos, el siguiente alcance:

   - Impulso preferente y urgente de todos los trámites ante cualquier Administración pública y órgano del sector público.
   - Reducción a la mitad de los plazos ordinarios de trámites administrativos previstos en la normativa de aplicación.
   - Asignación a la administración competente de la condición de "gestor" para la coordinación de la tramitación del proyecto, otorgándole la capacidad de interlocución y solicitud de informes con las diferentes administraciones.

3. Actuaciones para incrementar el número de puntos de recarga de acceso público interurbana a corto plazo. Dado el estado actual del despliegue de infraestructura resulta necesario aprobar una serie de medidas urgentes, de carácter temporal limitado, con el único objetivo de constituir una red mínima que permita, durante un periodo transitorio, el tránsito de los consumidores por la Red General de Carreteras. ANFAC aboga para que aquellas estaciones de servicio que vayan más allá de los objetivos de despliegue de infraestructura de recarga planteados en el Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética puedan optar a una línea de subvenciones más potente y adecuada que permita al titular de la instalación que opte por esta opción sufragar los costes de la instalación de potencia superior sin un perjuicio económico.

b) Medidas para eliminar las barreras regulatorias

4. Desarrollo complementario o adicional a la declaración de utilidad pública (+250 kW). La declaración de utilidad pública a los puntos de recarga de alta potencia (+250 kW) facilitada por el Gobierno es un mecanismo muy útil para facilitar el despliegue de este tipo de infraestructuras. Sin embargo, es necesario adaptar las medidas complementarias y de desarrollo para potenciar este reconocimiento.

5. Incentivar el despliegue en autopistas y autovías de la Red General de Carreteras del Estado. ANFAC estima necesaria la adopción de medidas regulatorias que faciliten la declaración de utilidad pública y la equiparación de las estaciones de recarga a las estaciones de servicio a los efectos de la normativa de carreteras.

6. Transparencia de la capacidad de consumo de la red de distribución. Se propone que para facilitar y acortar los plazos de desarrollo de infraestructura se pueda disponer de la información sobre la capacidad de consumo de la red de distribución atribuyendo a las empresas distribuidoras

la obligación de transparencia e información pública de disponibilidad de capacidad de consumo de la red de distribución que gestionen.

7. Marco regulatorio local claro y simplificado. La Administración Local juega un papel fundamental para impulsar un desarrollo más veloz de la infraestructura de recarga pública a través de incentivos a la instalación (ayudas directas o fiscalidad), así como simplificando y facilitando los trámites que debe afrontar una compañía que desee instalar un equipo de un equipo de recarga en espacios de acceso público. Se proponen las siguientes medidas para fomentar el despliegue y eliminar trabas administrativas:

   - Programas de ayudas municipales a la instalación de puntos de recarga pública
   - Bonificaciones en tasas o impuestos municipales para fomentar el despliegue de la infraestructura de recarga pública.
   - Planificación y desarrollo de un mapa público de infraestructura de recarga de acceso público
   - Definir claramente el área de la Administración responsable y el grado de implicación de la misma en el despliegue de la infraestructura de recarga pública
   - Fomentar, en la medida de lo posible, la instalación de puntos de recarga públicos en zonas de estacionamiento car sharing, paradas de taxi, carga y descarga, islas de carga ... Para ello, se plantea la apertura de concesiones demaniales de suelo público municipal para la instalación y operación de infraestructura de recarga pública.

8. Promover infraestructuras de recarga inteligente de los vehículos eléctricos en los aparcamientos de los edificios. ANFAC plantea algunas propuestas a incorporar en el futuro Código Técnico de la Edificación para favorecer las infraestructuras de recarga en edificios, tanto de uso residencial privado como aquellos que pertenezcan a la Administración General del Estado o a los diferentes organismos públicos.

c) Medidas de impulso económico

9. Ayudas a la implantación de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. Es prioritario el establecimiento de planes de ayuda con suficiente dotación y con instrumentos que permitan un aprovechamiento eficiente e inteligente de los fondos.

   Estos planes de ayuda deberán planificarse y desarrollarse de manera completamente alineada con los objetivos establecidos en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, así como con el marco europeo. Deberán, en este sentido, apoyar y priorizar el desarrollo de una infraestructura de recarga de acceso público con capilaridad en todo el territorio nacional (urbana e interurbana) y en las interconexiones con Europa, a través de Francia y Portugal, ajustada a todas las tipologías de vehículos eléctricos (vehículos ligeros pero también vehículos pesados) en términos de potencia de carga.

10. Beneficios fiscales de carácter temporal en el Impuesto Especial sobre Electricidad. Para hacer más atractivo el uso de vehículos eléctricos y siguiendo el ejemplo de Países Bajos se propone trabajar en un marco temporal de exención o tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a los vehículos eléctricos a través de puntos de recarga específicos para éstos, priorizando sobre los puntos de recarga de vehículos eléctricos de alta potencia (+250 kW).

11. Flexibilización temporal de los costes fijos en puntos de recarga pública. Una de las barreras al despliegue de la infraestructura de recarga son los costes fijos derivados, entre otros, de los cargos del sistema eléctrico, los cuales plantean modelos de negocio difícilmente viables, teniendo en cuenta que el número de vehículos eléctricos en la actualidad no supera el 0,2% del parque.

    Por ello, se considera que, al menos de manera transitoria, hasta alcanzar una penetración del vehículo eléctrico razonable, es conveniente flexibilizar al máximo la estructura de costes fijos a soportar por los operadores de puntos de recarga. Además, al tratarse de una demanda adicional no se produciría penalización sobre el sistema.

12. Inclusión de proyectos de potenciamiento de la infraestructura de recarga en los planes de inversión anuales y plurianuales de las distribuidoras eléctricas. Debido a los elevados costes y a la actual penetración en el parque circulante de vehículos eléctricos, desde el punto de vista financiero, no se puede justificar la inversión en la instalación de una infraestructura de recarga de alta potencia (+250kW). Por ello, se propone la inclusión de proyectos de reforzamiento de red necesario para la instalación de los puntos de recarga de vehículos eléctricos de alta potencia (+250kW) en los planes de inversiones anuales y plurianuales de las distribuidoras eléctricas.

d) Medidas de liberalización y protección a los consumidores

13. Registro de puntos de recarga de acceso público. En la actualidad, no existe ninguna fuente precisa en España sobre los puntos de recarga públicos existentes. El proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética recoge la medida de crear una plataforma de información sobre puntos de recarga públicos, línea de actuación muy positiva. Será fundamental establecer una fecha para la implementación de esta plataforma, ANFAC propone el 30 de marzo de 2021.

14. Facilidades para el pago en los puntos de recarga de acceso público (interoperabilidad). Para favorecer el despliegue del vehículo eléctrico, es necesario disponer de un roaming fiable para los usuarios de un vehículo eléctrico, de forma que puedan recargar en diferentes países y en diferentes redes de recarga utilizando para ello una única aplicación o tarjeta para el pago (interoperabilidad). La Directiva Europea establece la necesidad de que en los puntos de puntos de recarga accesibles no se requiera una mediación de contrato entre el cliente y el comercializador o gestor de electricidad. Por ello, es necesario reiterar que se garantice el cumplimiento de lo establecido en la legislación, evitando inconvenientes y frustración a los usuarios. Para ello, es necesario también que en el registro de información pública sólo figuren los puntos de recarga efectivamente interoperables, como garantía para el usuario.

15. Transparencia de costes en la factura para evitar riesgos de arbitraje de precios. Con el fin de incrementar la transparencia al consumidor de los costes por los servicios de recarga se propone ampliar las obligaciones ya establecidas en la Ley del Sector Eléctrico para las empresas comercializadoras y distribuidoras de electricidad de manera que se garantice que la infor-

mación que se facilite sobre la energía suministrada al gestor y/o titular del punto de recarga, accesible al público, sea fácil y claramente comparable, transparente y no discriminatoria.

16. Mantenimiento de los puntos de recarga pública y aseguramiento de la operación. No sólo es preciso disponer de la infraestructura de recarga necesaria, sino también garantizar a los consumidores la continuidad en la prestación de los servicios de recarga. Para ello, se propone que los titulares de los puntos de recarga eléctrica de acceso público que estén registrados en el Punto de Acceso Nacional de información de tráfico deberán informar sobre sus condiciones de operación, así como la posible interrupción de servicio por mantenimiento, cese de actividad y cualquier otro motivo.

Para la coordinación, ejecución y supervisión de todas estas medidas, ANFAC recomienda crear un comité de Coordinación dependiente directamente del Consejo de Ministros o de la Comisión que se constituya para la Recuperación, Transformación y Resiliencia así como la creación de una Agencia estatal que coordine, ejecute y supervise el cumplimiento de los objetivos de despliegue. Además, para permitir el diálogo, intercambio de opiniones y recomendaciones, se propone la creación de un Consejo Asesor para Despliegue de las infraestructuras de recarga de vehículo eléctrico, integrado por representantes del Comité de Coordinación y representantes de la Agencia Estatal, asociaciones sectoriales involucradas y representantes de las industrias afectadas e interesadas en el despliegue.