



PLAN MOVESTUR CV



GENERALITAT
VALENCIANA



COLABORA:



CRÉDITOS

@TURISME COMUNITAT VALENCIANA, INVAT.TUR

invattur@turismecv.es

dti_turisme@turismecv.es

www.invattur.es

Coordinación técnica: **TECH**
friendly

Colabora: **iVACE**
INSTITUTO VALENCIANO DE
COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL

Diciembre 2022

Según la OMT (2005), el turismo sostenible es aquel “que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas”.

El sector turístico es uno de los que mayor impacto tiene en la sostenibilidad del planeta y en la movilidad, quedando, por su propia naturaleza, en un factor clave para la mitigación y reducción de la huella ambiental que ello comporta.

Es por ello por lo que, desde Turisme Comunitat Valenciana, se pretende impulsar el **Plan MOVESTUR CV**. A partir del mismo se contemplan acciones dirigidas a promover y consolidar la Comunitat como uno de los destinos europeos con la mayor red de infraestructuras de recarga asociadas a la movilidad eléctrica, así como todos los equipamientos relacionados y necesarios para su funcionamiento y operatividad a medio y largo plazo.

Para tal fin, se ha contado en la elaboración de este documento con la participación de los actores más influyentes en el turismo y la movilidad de la Comunitat, buscando generar sinergias para encaminar las políticas hacia un desarrollo turístico sostenible y respetuoso con el medio ambiente y el territorio.

El modelo y la estrategia de destinos turísticos inteligentes de la Comunitat Valenciana es buen ejemplo de este esfuerzo de transformación hacia la sostenibilidad de la movilidad. Evidenciándose a partir de la propia Red DTI-CV que tiene como objetivo impulsar la gestión del modelo de Destinos Turísticos Inteligentes de la CV (DTI-CV), a través de una red autonómica que permita favorecer la colaboración y el diálogo entre sus miembros.

Índice

Acrónimos y abreviaturas	3
1. Antecedentes y contexto	5
1.1 Visión y Misión	6
1.2 Marco normativo	8
1.3 Metodología	12
2. Diagnóstico	21
2.1 Análisis del Turismo en la Comunitat Valenciana	22
2.2 Análisis de la Movilidad Eléctrica en la Comunitat Valenciana	27
2.3 Movilidad eléctrica del sector y destinos	32
2.4 Red de infraestructuras de recarga	40
2.5 Resultados de participación	53
2.6 Retos del sector y destinos.....	92
3. Financiación	97
3.1 MOVES III.....	98
3.2 DUS 5000 → Medida 5: Movilidad Sostenible.....	111
3.3 Planes de Sostenibilidad Turística en Destinos (PSTD).....	116
3.4 Medidas propias de las empresas proveedoras de energía	119
3.5 Resultados de participación	130
4. Recomendaciones	134

Acrónimos y abreviaturas

ACD	Actuaciones de Cohesión entre Destinos
ACEA	European Automobile Manufacturers Association
ANFAC	Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
BEV	Battery Electric Vehicle - Vehículo Eléctrico de Batería
CdT	Red de Centros de Turismo
CE	Comisión Europea
CEEES	Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio
CEF	Connecting Europe Facility
CI	Centro de Interpretación (espacio natural turístico)
CV	Comunitat Valenciana
CdV	Centro de Visitantes
COVID-19	Coronavirus disease 2019
DAFO	Matriz Debilidades Amenazas Fortalezas Oportunidades
DNSH	Principio <i>Do Not Dignificant Harm</i> - No Causar Daño Significativo
DOGV	Diario Oficial de la Generalidad Valenciana
DTI	Destino Turístico Inteligente
EELL	Entidad(es) Local(es)
EREV	Extended Range Electric Vehicle - Vehículo Eléctrico de Autonomía Extendida
EST	Estimación/Estimado
ETCV	Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle - Vehículo Eléctrico de Pila de Combustible
FCV	Fuel Cell Vehicle - Vehículo De Celda De Combustible
FCHV	Fuel Cell Hybrid Vehicle - Vehículo Híbrido de Pila de Combustible
FNEE	Fondo Nacional de Eficiencia Energética
GVA	Generalitat Valenciana
ICO	Instituto de Crédito Oficial
IDAE	Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía
IGIC	Impuesto General Indirecto Canario
INEA	Innovation and Networks Executive Agency
INVAT·TUR	Instituto Valenciano de Tecnologías Turísticas

IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
IVACE	Instituto Valenciano de la Competitividad Empresarial
MICINN	Ministerio de Ciencia e Innovación
MINCOTUR	Ministerio de Industria, Comercio y Turismo
MINECO	Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital
MITECO	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
MITMA	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
MOVESTUR CV	Plan de movilidad eficiente y sostenible turística de la Comunitat Valenciana
NGEU	NextGenerationEU - European Union Recovery Instrument
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OMT	Organización Mundial del Turismo
OIT	Oficina de Información Turística
RED DTI-CV	Red de Destinos Turísticos Inteligentes de la Comunitat Valenciana
PAT	Plan de Acción Territorial
PERTE	Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica
PERTE ERAH	PERTE de Energías Renovables, Hidrógeno renovable y almacenamiento
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle - Vehículo híbrido eléctrico enchufable
PMR	Plaza de Movilidad Reducida
PN	Parque Natural
POPE	Programa Operativo Plurirregional de España
PPNN	Parques Naturales
PRTR	Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia
PSTD	Planes de Sostenibilidad Turística en Destinos
REBT	Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión
TEN-T	Trans-European Transport Network
UE	Unión Europea
VAO	Carril para Vehículos de Alta Ocupación
VMP	Vehículos de Movilidad Personal
VTC	Vehículo de Transporte con Conductor
WLTP	World Harmonized Light-duty Vehicle Test Procedure
ZBE	Zona de Bajas Emisiones

1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO

1.1 Visión y Misión

En el marco de la estrategia valenciana para el impulso de la competitividad turística y con la finalidad de afianzar un modelo de desarrollo turístico en línea con la sostenibilidad nace la necesidad de promover y consolidar, dentro de la oferta turística, los principales recursos turísticos y destinos a partir de una amplia red de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos. Esta acción debe desarrollarse en establecimientos turísticos de la Comunitat Valenciana y en otros espacios que configuran la red de destinos, como localidades turísticas, así como que el sector adquiera vehículos menos contaminantes. Para todo ello, se busca articular la iniciativa mediante el presente Plan MOVESTUR CV.

En este sentido, la proliferación de vehículos eléctricos e híbridos enchufables en el mercado automovilístico en los últimos años ha ido aumentando gradualmente. Esto, junto a una disminución de la calidad del aire, producto de los altos índices de tránsito, ha dado lugar a la necesidad de avanzar hacia un modelo de movilidad más eficiente y sostenible en la Comunitat Valenciana.

Desde Turisme Comunitat Valenciana se pretende dar cobertura y facilitar la recarga de vehículos eléctricos a los residentes y turistas que visiten y se desplacen por el territorio y, así, trabajar en su posicionamiento como uno de los principales destinos a nivel nacional e internacional en la implantación de infraestructuras de recarga de todo tipo.

El modelo y la estrategia de destinos turísticos inteligentes de la Comunitat Valenciana es buen ejemplo de este esfuerzo de transformación hacia la sostenibilidad, pues entre los principales ejes y líneas de trabajo derivadas destaca la misma, la cual cuenta con un grupo de trabajo formado por destinos adheridos a la Red DTI-CV.

Además, esta estrategia se alinea con los objetivos de sostenibilidad que recoge el Plan Estratégico de Turismo de la Comunitat Valenciana 2020-2025, así como los compromisos y principios básicos de actuación en cuanto a sostenibilidad contenidos en La Ley 15/2018, de 7 de junio, de Turismo, Ocio y Hospitalidad de la Comunitat Valenciana.

Asimismo, entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas está el destinado a la Acción por el clima. Este supone tanto la contención del cambio climático como las necesarias adaptaciones que territorios, gobiernos y ciudades han de

llevar a cabo y, específicamente, la implicación directa de la movilidad y su transformación hacia un modelo más sostenible. Para conformar el citado Plan MOVESTUR CV, se hace necesario que desde el órgano director de la presente investigación, INVAT·TUR, centro especializado en la generación y transferencia de conocimiento turístico mediante el desarrollo de actividades de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i), se realice el presente estudio sobre la oferta hacia la movilidad eléctrica en el sector turístico y destinos de la Comunitat, que incluye un análisis de los principales hándicaps para su aplicación, así como aglutinar la información de ayudas que pueda aprovechar la oferta turística para acelerar la implantación de puntos de recarga, tanto para coches como para bicicletas, patines y otros vehículos. También, se procede a realizar una aproximación sobre canales de información a turistas de esa oferta y sobre demás elementos que pueden configurar el plan para generar sinergias público-público, público-privadas y privadas-privadas.

1.2 Marco normativo

A continuación, se exponen los planes y programas que sirven de marco de referencian para la elaboración del Plan MOVESTUR CV, destacando los esfuerzos realizados en los últimos años para actualizar las estrategias regionales y mantener una constante adaptación de los cambios suscitados en la sociedad y el territorio valenciano. Esta consideración de diversas informaciones y disposiciones estratégicas permite examinar el trabajo previo efectuado y territorializado en las distintas realidades socioeconómicas que se encuentran en la región.

1.2.1 Planificación territorial

- **Plan de Acción Territorial de las Áreas Metropolitanas de Alacant y Elx**

El PAT de las áreas metropolitanas de Alacant i Elx pretende situar el Área Funcional de estas ciudades como una de las de mayor calidad urbana del Arco Mediterráneo de la Unión Europea. Concreta los principios de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, para coordinar la planificación urbanística y alcanzar objetivos de sostenibilidad, armonizar la infraestructura verde, y proponer fórmulas de gobernanza territorial para asegurar un desarrollo eficiente y racional.

- **Plan de Acción Territorial de las Comarcas Centrales**

Tiene como objetivo la consecución de un espacio resiliente y equilibrado, basado en un modelo territorial articulado en torno a una red de ciudades medias bien distribuidas en el territorio. Los procesos de cooperación entre ciudades y sus actores económicos y sociales deben ser el elemento que defina su posición competitiva y singular, en un contexto territorial dominado por las áreas metropolitanas y las regiones urbanas.

- **Plan de Acción Territorial Metropolitano de València**

El plan, tiene como meta básica situar al área metropolitana como una de las de mayor calidad urbana de la UE, para tener una configuración con el espacio amable con la población, y ser capaz de retener y atraer talento creativo y profesional. El Plan se centra en tres grandes ejes temáticos, la infraestructura

verde del territorio, el sistema de asentamientos urbanos y las infraestructuras de movilidad.

- **Plan de Acción Territorial de la Área Funcional de Castelló**

El plan ayuda a paliar la falta de coordinación del planeamiento general estructural de los municipios alrededor de Castelló. La falta de visión conjunta del territorio ha supuesto la aparición de disfuncionalidades territoriales. Sirve para situar el Área Funcional de Castelló como una de las áreas de mayor calidad urbana del Arco Mediterráneo, capaz de retener y atraer talento y profesionales creativos.

- **Plan de Acción Territorial de la comarca del Rincón de Ademuz**

El gran objetivo del Plan de Acción Territorial del Rincón de Ademuz es la propuesta de una ordenación estructural de la comarca que tenga como fin deseable la consecución del principio de equidad de las condiciones de vida de sus habitantes respecto de otros ámbitos urbanos.

- **Plan de Acción Territorial de la Vega Baja del Segura**

El plan sitúa la comarca como un territorio competitivo y equilibrado a través de la diversificación de su estructura productiva y del mantenimiento de su personalidad territorial, para configurar un espacio amable e inclusivo con las personas, capaz de retener y atraer talento y conocedora del gran valor ambiental y cultural de sus activos territoriales.

1.2.2 Planificación sectorial de energía

- **Estrategia Valenciana de Cambio Climático y Energía**

Esta estrategia pretende alinear las políticas de energía y de cambio climático, ya que dos tercios de las emisiones tienen su origen en la producción o consumo de energía, por tanto, es necesaria una gestión adecuada para la lucha contra el Cambio Climático. Señala el sector turístico como uno de los más afectados por los efectos del cambio climático, ya que la subida de las temperaturas máximas y el aumento de los días de calor, con las consecuencias que se derivan de ello, afecta especialmente al turismo de sol y playa.

1.2.3 Planificación sectorial de movilidad

- **Programa Estratégico para la mejora de la Movilidad, Infraestructuras y el Transporte de la Comunitat Valenciana (UNEIX) 2018-2030**

El documento se basa en el desarrollo sostenible de la movilidad en la Comunitat Valenciana, y contempla tres vertientes de desarrollo, social, ambiental y económico. El programa del plan se estructura en 7 áreas temáticas, donde se analiza la situación actual, se realiza un diagnóstico para definir una serie de objetivos/directrices a seguir, y se concretan una serie de propuestas de actuación.

Con la aprobación de la Ley de Movilidad de la Generalitat, en 2011, se inició una dinámica de planificación de la movilidad en base a la cual diversos ayuntamientos y áreas metropolitanas ya han redactado sus respectivos Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Anteriormente, en 2009, con la Ley de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana, se realiza un ejercicio de cavilación sobre las estrategias futuras para la estandarización de procesos que faciliten una accesibilidad integral y garantizada al transporte para toda la población, independientemente de su condición, postulándose como un derecho que, entre otros, ha de articularse de forma igualitaria socialmente y respetuosa medioambientalmente, quedando, en la actualidad, la movilidad eléctrica como instrumento esencial para tales fines.

- **Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València**

El PMoMe de València se presenta como la gran oportunidad que tiene el Área Metropolitana de València de repensar el modelo de movilidad, de reflexionar como se pueden conseguir los objetivos de sostenibilidad marcados en las diversas estrategias de desarrollo aprobadas, y de enfrentar los acelerados cambios en la manera como se mueve la gente, que se van a presentar en un futuro cercano.

- **Plan de Movilidad Metropolitano Alacant-Elx**

En el PMoME de Alacant i Elx, el marco normativo relativo a la movilidad ha experimentado importantes cambios sobre la necesidad de apostar por un nuevo paradigma de la movilidad centrado principalmente en el transporte público, la

movilidad sostenible y eléctrica y la reducción de las emisiones generadas como consecuencia del transporte.

- **Plan de Movilidad Metropolitano de Castelló**

El plan apuesta por un nuevo paradigma de la movilidad centrado en el transporte público y los modos no motorizados, la movilidad sostenible y eléctrica y la reducción de las emisiones generadas como consecuencia del transporte.

- **Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV)**

Busca satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora, con la idea de reforzar la conexión entre la planificación de los usos del suelo y las políticas de transporte público y privado, incorporando sus externalidades en los procesos decisorios de localización de los distintos usos y actividades en el territorio.

1.2.4 Planificación sectorial de turismo

- **Plan Estratégico de Turismo de la Comunitat Valenciana 2020-2025**

Para la redacción del presente Plan Estratégico de Turismo de la Comunitat Valenciana 2020-2025 se han tomado como referencia, además del Libro Blanco, otras fuentes de ámbitos territoriales diversos, con el objeto de revisarlas, contrastarlas y extraer información que aporte valor a este plan y se ha llevado a cabo una fase de participación a través de presentaciones y cuestionario de valoración, al objeto de contar con las aportaciones del sector, de los agentes sociales y de la ciudadanía en general, para así dibujar una hoja de ruta que refleje una visión conjunta.

1.3 Metodología

El presente documento mantiene una misión específica en términos de desarrollo estratégico de la movilidad eléctrica en el sector y destinos turísticos: facilitar y democratizar el acceso a información concisa sobre el actual escenario de la electrificación del transporte, sus ventajas e inconvenientes y las distintas vías para que actores y agentes implementados en el territorio puedan ser partícipes de dicha transición energética, social, económica, productiva e institucional.

El estudio parte de la comentada planificación estratégica y sectorial y sus consideraciones y previsiones, algunas de ellas ya descontextualizadas por los avances en el paradigma tecnológico alrededor de los sistemas de transporte tanto colectivos como individuales, y avanza hacia la especificidad documental donde el turismo en la Comunitat Valenciana puede verse involucrado como sector preferencial para contribuir en la electrificación de la movilidad, además de generar iniciativas de liderazgo y aprendizaje más tarde trasladables a otras áreas económicas.

La estructura de la investigación se ha venido desarrollando a partir de distintas fases donde, para cada una de ellas, se han priorizado tareas para atender objetivos concretos a partir del desarrollo de técnicas cualitativas y cuantitativas para realizar la aproximación más exacta de la situación actual. Al tratarse la movilidad eléctrica de un sector de rápida transformación y, todavía, encontrarse en una fase primaria de desarrollo en términos comparativos con el sector de la movilidad térmica de combustión, tanto por cuota de mercado como por la capacidad de asimilación de su red de infraestructuras y dotaciones consecuentes, resulta fundamental, como se explicará más adelante, introducir mecanismos para la realización de un documento participado por actores y agentes sensibles a la temática tratada.

De este modo, MOVESTUR CV se ha articulado con la siguiente distribución de fases:

FASE 1

Recopilación de información y generación de contenidos ad hoc

- Objetivo específico: recopilar y analizar información disponible sobre la situación de la movilidad eléctrica, eficiente y sostenible en el sector turístico y destinos de la Comunidad Valenciana que permita realizar una radiografía veraz del sector que sea de utilidad para el desarrollo de las distintas partes del Plan MOVESTUR CV.
- Tareas desplegadas:
 - Recopilación de acciones de financiación impulsadas por las distintas administraciones (Gobierno, Generalitat...) con competencia en materia de movilidad eléctrica en los ámbitos de compra de vehículos eléctricos, instalación de puntos de recarga, así como las acciones que ofrecen las principales empresas eléctricas (también se recopilarán aquellas acciones que pretende impulsar Turisme CV).
 - Análisis de situación y problemáticas en el ecosistema conformado por los vehículos eléctricos y puntos de recarga en el sector y destinos turísticos.
 - Análisis de la red de infraestructuras de recarga en la CV.
- Herramientas utilizadas:
 - Sistemas de Información Geográfica (QGIS)
 - Sistemas de gestión de bases de datos.
- Fuentes de datos:
 - Ministerio para la Transición Ecológica.
 - Generalitat Valenciana.
 - Turisme Comunitat Valenciana.
 - Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía.
 - 4 grupos de participación consultados distribuidos en:
 - **Destinos Turísticos:** Municipios y otros entes administrativos y Parques Naturales.
 - **Sector Turístico:** Sector privado y Oficinas de Turismo.

FASE 2

Validación, participación y devolución

- Objetivo específico: Integrar conocimientos, experiencias, ideas, apreciaciones y consideraciones de actores presentes en el territorio y vinculados al turismo a partir de una Jornada de participación y otras estrategias de inclusión de dichos parámetros buscando garantizar la intervención de departamentos de la Generalitat implicados, los destinos, la Federación Valenciana de Municipios y Provincia (FVMP) y el sector.
- Tareas desplegadas:
 - Realización de una jornada de participación con los actores implicados.
 - Interlocución con distintos grupos de opinión estratégicos asociados al sector turístico valenciano, adaptando las comunicaciones realizadas para cada uno de ellos y diferenciándolos según su motivación socioeconómica y perfil jurídico. Esta tarea ha sido confeccionada a partir de diversas actividades comunicativas, como entrevistas y cuestionarios.
 - Ampliación de la información recopilada acerca de:
 - Acciones de financiación.
 - Estados de situación y problemáticas en el ecosistema conformado por los vehículos eléctricos y puntos de recarga en el sector y destinos turísticos.
 - Análisis de la red de infraestructuras de recarga en la CV.
- Resultados esperados:
 - Análisis de los hándicaps del sector y destinos turísticos para el uso o comercialización de vehículos eléctricos y de estos para instalar puntos de recarga, así como recomendaciones para superarlos.
 - Análisis de la actual red de infraestructuras de recarga en la Comunitat Valenciana.
- Herramientas utilizadas:
 - Google Forms: Herramienta online de participación y encuestas. La aplicación permite gestionar diferentes formatos de participación. Los

participantes responden mediante los teléfonos móviles, tablets o pc's y finalmente los resultados se pueden ver en la pantalla en tiempo real.

FASE 3

Redacción Plan MOVESTUR CV

- Objetivo específico: Redacción del Plan MOVESTUR CV de movilidad eficiente y sostenible turística de la Comunitat Valenciana.
- Tareas desplegadas:
 - Lectura del encaje de los contenidos confeccionados con el cometido del Plan en un apartado de *Antecedentes y contexto* con el fin de evitar desviaciones contextuales.
 - Diagnóstico del escenario actual de la movilidad eléctrica en el sector y destinos turísticos con un análisis exhaustivo de las problemáticas que afectan el sector y a los destinos turísticos para el uso o comercialización de vehículos eléctricos e instalación de puntos de recarga a partir de un proceso de participación de grupos de agentes clave, así como el análisis del escenario actual de forma introductoria. Además, se concluyen los desafíos que se han de atender a partir de la disposición de retos en el subapartado correspondiente. Todo ello en un apartado propiamente denominado como *Diagnóstico*.
 - Diagnóstico de la red de infraestructuras de recarga en el sector y destinos turísticos y su oferta complementaria, explicitado en un subapartado dentro del apartado anteriormente mencionado de *Diagnóstico*.
 - Estudio de las subvenciones que está impulsando el Gobierno de España y los diferentes departamentos de la Generalitat Valenciana y sus entidades del sector público instrumental u organismos, tanto para la compra de vehículo eléctrico que pudieran ser usadas por agentes turísticos en su actividad, como para la instalación de puntos de recarga por el sector y los destinos. Esto queda expuesto en un apartado propio denominado *Financiación*.
 - Generación de un decálogo de recomendaciones consecuente ante los retos detectados para cada uno de los grupos de agentes clave tratados.

- Resultados esperados: Obtención de un documento integral capaz de abordar la situación de la movilidad eléctrica en el sector turístico de la Comunitat Valenciana derivándola hacia un proceso de transformación.
- Entregables
 - E1: Documento del estudio completo en formato doc, odt y pdf.
 - E2: Infografía de mapa de puntos de recarga descritos en el estudio.

FASE 4

Manual de aplicación

- Objetivo específico: Edición de un manual para su aplicación por Turisme CV, los destinos y el sector, para guiar a la obtención de información sobre las ayudas disponibles para la electrificación de los servicios prestados y las flotas.
- Resultados esperados: Obtención de un documento integral capaz de abordar la situación de la movilidad eléctrica en el sector turístico de la Comunitat Valenciana derivándola hacia un proceso de transformación.
- Entregables
 - E1: Documento del estudio completo en formato doc, odt y pdf.
 - E2: Infografía de mapa de puntos de recarga descritos en el estudio.

Recuperando la indicación del proceso de participación vinculado al desarrollo de MOVESTUR CV, a partir de la realización del mismo donde actores y agentes del sector turístico han podido establecer valoraciones cuantificables y medibles sobre dicho escenario para su canalización en el presente informe permitiendo, que de esta forma, instituciones municipales y organismos y entes privados hayan colaborado para el desarrollo de esta aproximación de situación, coproduciendo contenidos y estableciendo valoraciones integrales con multitud de perspectivas y postulados al respecto de la movilidad eléctrica y su capacidad de transformación del sector hacia un modelo más sostenible, dinámico y eficiente.

Asimismo, la disponibilidad de contar con esta información proveniente de conocimientos e ideas de colectivos y agentes interesados y susceptibles de mantener un importante

protagonismo a medio y largo plazo, más allá de la sesión presencial de la Jornada de participación, resulta fundamental para la generación de un documento actualizado y coherente con las prácticas compartidas para la detección de problemáticas y obstáculos y sus respectivas propuestas de resolución, estableciendo ejes estratégicos entre medias que aseguren la posible desviación de los objetivos centrales que busca este plan respecto a la sensibilización y formación de las oportunidades y ventajas de la electrificación de la movilidad en el sector turístico de la Comunitat.

En este punto, es destacable mencionar las distintas tipologías de ámbito de los actores partícipes en la confección del diagnóstico de estado actual, los cuales han sido consultados en base a su localización en el contexto turístico actual adaptando los materiales e instrumentos de captación y recopilación de información de forma específica para cada uno de ellos, incluyendo los canales, medios y contenidos tratados:

- **Destinos turísticos**
 - Municipios y otros entes administrativos: 83 consultas
 - Parques Naturales: 15 consultas
- **Sector turístico:**
 - Sector privado: 83 consultas
 - Oficinas de Turismo: 46 consultas

Además, en función del alcance de la indagación para cada agente, se ha podido profundizar en determinadas temáticas adquiriendo y explorando nuevas consideraciones que han contribuido al perfilado y adaptación constante del presente estudio.

Es reseñable indicar que se ha procedido a realizar contactos con el tejido asociativo sectorial con 14 consultas totales, las cuales, pese a no ubicarse dentro de ninguno de los dos grupos consultados, sí ha permitido acercar al ideario y percepciones de organizaciones que recogen y agrupan a distintos actores participantes, como ayuntamientos y empresas privadas, constituidas en asociaciones según sus motivaciones societarias y fines económicos.

En este sentido, el decálogo de participantes quedaría de la siguiente forma, detallándose la denominación de estos y la distribución anteriormente señalada.

Destinos turísticos		
Municipios y otros entes administrativos		
Ayuntamiento de Ademuz	Ajuntament de Callosa d'en Sarrià	Ayuntamiento de Matet
Ajuntament d'Agres	Ajuntament de Carcaixent	Ajuntament de Meliana
Ajuntament d'Alacant	Ayuntamiento de Casas Altas	Ajuntament de Montesa
Ayuntamiento de Albalera	Ajuntament de Castell de Castells	Ajuntament de Morella
Ajuntament d'Alboraia	Ajuntament de Castelló de La Plana	Ajuntament de Novelda
Ajuntament d'Alcalà de Xivert	Ayuntamiento de Caudete de las Fuentes	Ajuntament d'Ontinyent
Ajuntament d'Alcoi	Ajuntament de Cervera del Maestre	Ajuntament d'Otos
Ayuntamiento de Alcublas	Ayuntamiento de Chella	Ajuntament de Pego
Ajuntament d'Alfagar	Ajuntament de Cirat	Ajuntament de Peníscola
Ajuntament d'Alfajara	Ajuntament de Cocentaina	Ajuntament de Sagra
Ajuntament d'Alfarb	Ayuntamiento de Cortes de Arenoso	Ajuntament de Salem
Ajuntament d'Alfarrasí	Ayuntamiento de Chulilla	Ayuntamiento de San Miguel de Salinas
Ajuntament d'Altea	Ayuntamiento de Culla	Ajuntament de Sant Jordi
Ajuntament d'Alzira	Ajuntament de Cullera	Ajuntament de Serra
Ayuntamiento de Argelita	Ayuntamiento de Dolores	Ayuntamiento de Soneja
Ayuntamiento de Artana	Ayuntamiento de Fanzara	Ayuntamiento de Sot de Chera
Ajuntament d'Atzeneta d'Albaida	Ajuntament de Gandia	Ajuntament de Terrateig
Ajuntament d'Atzeneta del Maestrat	Ayuntamiento de Gátova	Ayuntamiento de Titaguas
Ajuntament de Banyeres de Mariola	Ajuntament de Gavarda	Ayuntamiento de Torás
Ayuntamiento de Barx	Ajuntament de Gorga	Ayuntamiento de Torrebaja
Ayuntamiento de Benagéber	Ajuntament de Guadasséquies	Ayuntamiento de Torres Torres
Ajuntament de Benidorm	Ajuntament de Guardamar del Segura	Ayuntamiento de Utiel
Ajuntament de Benifairó de les Valls	Ajuntament de La Font d'en Carròs	Ajuntament de Vall de Almonacid
Ayuntamiento de Bicorp	Ajuntament de La Nucia	Ajuntament de Vallada
Ajuntament de Borriana	Ajuntament de La Vall d'Alcalà	Mancomunitat de les Valls
Ayuntamiento de Busot	Ajuntament de Líber	Ajuntament de Vistabella del Maestrat
Ajuntament de Càlig	Ajuntament de Lluçena	Ayuntamiento de Yátova
Ayuntamiento de Callosa del Segura	Ajuntament de Manises	
Parques Naturales		
Parque Natural de Chera - Sot de Chera	Parque Natural del Penyal d'Ifac	Parque Natural de la Serra d'Irta
Parque Natural El Fondo	Parque Natural Prat de Cabanes-Torreblanca	Parque Natural Serra Gelada y su entorno litoral
Parque Natural de la Font Roja	Parque Natural de la Puebla de San Miguel	Parque Natural de la Serra d'Espadà
Parque Natural Mata-Torrevieja	Parque Natural Salinas de Santa Pola	Parque Natural de la Tinença De Benifassà

Parque Natural del Penyagolosa	Parque Natural de la Serra de Mariola	Parque Natural del Túria
--------------------------------	---------------------------------------	--------------------------

Sector turístico		
Sector privado		
Las Ramblas Golf	Ca ma mare	CAMPING JÁVEA SL
ARQUIVOLTA PATRIMONI I SOCIETAT	La Castellana	Granja San Miguel
Costa de Valencia, SL	CACSA	ACTIO Activitats Educatives
AGRUPACIÓN PUERTOS DEPORTIVOS Y TURÍSTICOS DE LA COMUNITAT VALENCIANA	Masía Aitona	La Colina de Charly
TOURISTINNOVACION360, S.L. (LOOKISH SPAIN)	Oli Oli Biodinamico SL	Transtel SA
BikeAlao Bike Rental and Tours	Secrets Rural House	CASA RURAL AIR NATURE
MAURO DERQUI ZARAGOZA SL (JAVEA CARS RENT A CAR)	El Forn del Sitjar, casa rural	C.E. Lope de Vega SAU
HISTORY TRAVEL	ITINERIS LABORA SL	Ribar s.l.
ELISA PUCHOL ARNANDIS SL	La Casa de Piedra	HOTELES DEVESA, SLU
SOMOS AVENTURA SL	OASIS RELLEU	Quesería Artesana Los Corrales
ALC PROYECTO ESPAÑOL, SL	Allotjament Rural-Restaurant Can Joan	CAMPING BAHIA DE SANTA POLA
VIAJES CARREFOUR	Pedro José Tomás Garcia	Hotel Les Dunes Comodoro
VILANOSPORUM & MAS DE BERGA TRUFICULTORS	AGROTURISMO VILATUR COOP V	SERVICIOS TURÍSTICOS MARJAL, S.L.
Articula de la terra Coop.V	Ca Lluís	GESTION HOTELERA LA MARINA SL
COOPERATIVA DE VIVER	Ca les bessones	Asociación de Guías Oficiales de Turismo de la Comunidad Valenciana
TRANSVIA	Casa Lucía	CAMPING RACÓ
Villajoyosa Rentals	Experiencias en Castellón	Tradia Hotel SLU
Flating	CASA BAUTISTA SL	La Isla del Júcar
OUTLAND ADVENTURES SCP	Segarra Balaguer S.C.	EL CELLER DE LA IBOLA
VIAJES LLIRIA	Font del roser	Casa rural Canyada del Flaco
Pesquerías Guzman Boix sl	Cotalba CB	Tauro Camping Caravaning S.L.
AUTORRENT S.A.	CLUB NÁUTICO MORAIIRA DE TEULADA	GRUP MUNTANYA VALLDIGNA
RENT A CAR DENIA S.A.	EXPLORA MAESTRAT	Riera d'Agres, alberg rural
Servi Rent, S.L.U.	Allotjaments rurals Penyagolosa	Wiber Rent a Car Spain, S.L.
BODEGAS Y VIÑEDOS BARON D'ALBA SL	DescubreValencia	Desarrollos y Contratas Golf
MALCO DIGITAL GROUP SRL	CLICK & RENT, S.L.	Camping El Naranjal
FINCAS ARENA	ALBACAR SL	Theogathe S: L
Enterprise Holdings	CAMPING NATURA. SHAUN WILSON, SL.	
Oficinas de turismo		

Oficina de Turismo de Ademúz	Oficina de Turismo de Dolores	Oficina de Turismo de Segorbe
Oficina de Turismo de Albaida	Oficina de Turismo de El Puig	Oficina de Turismo de Serra
Oficina de Turismo de l'Alcora	Oficina de Turismo de Espadà-Millars	Oficina de Turismo de Simat de la Vallidigna
Oficina de Turismo de Alcossebre (Alcalà de Xivert)	Oficina de Turismo de La Pobla de Benifassà	Oficina de Turismo de Teresa de Cofrentes
Oficina de Turismo de Almenara	Oficina de Turismo de la Vall d'Uixó	Oficina de Turismo de Teulada
Oficina de Turismo de Altura	Oficina de Turismo de Lucena del Cid	Oficina de Turismo de Tírig
Oficina de Turismo de Bellreguard	Oficina de Turismo de Montán	Oficina de Turismo de Torrevieja (Vista Alegre)
Oficina de Turismo de Benitatchell	Oficina de Turismo de Montesa	Oficina de Turismo de Traiguera
Oficina de Turismo de Borriol	Oficina de Turismo de Morella	Oficina de Turismo de València (Ajuntament)
Oficina de Turismo de Castell de Guadalest	Oficina de Turismo de Olocau	Oficina de Turismo de València (c/Paz)
Oficina de Turismo de Castelló de la Plana	Oficina de Turismo de Orba	Oficina de Turismo de Vilafamés
Oficina de Turismo de Chelva	Oficina de Turismo de Peníscola	Oficina de Turismo de Vilafranca
Oficina de Turismo de Cheste	Oficina de Turismo de l'Alfàs del Pi (Playa)	Oficina de Turismo de Xàbia (Centre)
Oficina de Turismo de Chulilla	Oficina de Turismo del Rincón de Ademuz (Castielfabib)	Oficina de Turismo de Xàbia (Port)
Oficina de Turismo de de la Font d'en Carròs	Oficina de Turismo de Santa Pola	Oficina de Turismo de Xilxes

Tejido asociativo sectorial		
Asociación de Campos de Golf de la Costa Blanca y Comunidad Valenciana (ACGCBCV)	Asociación Empresarial Hotelera y Turística de la Comunitat Valenciana (HOSBEC)	Coordinadora Empresas Ocio y Hostelería (CEOH)
Asociación de Centros de Buceo Homologados de la C.V. (ACBCV)	Asociación para la promoción Turismo Familiar de la CV (Tour&Kids)	Federación de Campings Comunidad Valenciana
Asociación de Clubs Náuticos de la Comunitat Valenciana	Asociación Empresarial Valenciana de Agencias de Viaje (AEVAV)	Federación de Ocio, Turismo, Juego, Actividades Recreativas e Industrias Afines de la Comunidad Valenciana (FOTUR)
Asociación de Empresas de Apartamentos Turísticos (APTUR CV)	Asociación Provincial de Empresarios de Hostelería y Turismo (ASHOTUR)	Gremi d'Hotels de València (CET-CV)
Asociación de Guías Oficiales de la CV	Asociación Provincial de Hoteles de Alicante (APHA)	Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE)
Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos de la Comunitat Valenciana	Cámara de Comercio de València	Turisme d'Interior Comunitat Valenciana (TEMPS)
Asociación de Viviendas de Alquiler de Estancias Cortas (AVAEC)	Confederación de Empresarios de Hostelería de la Comunidad Valenciana (CONHOSTUR)	Turismo activo en la Comunitat Valenciana (CV ACTIVA)
Asociación Empresarial de Agencias de Viaje (AVIBE)		

2. DIAGNÓSTICO



Ilustración 2. Imagen de la localidad costera de Peníscola/Peñíscola. Fuente: TurismeGVA

2.1.2 Demanda turística

Para todo tipo de alojamiento turístico de la Comunitat Valenciana en el año 2021 se registraron 20,7 millones de turistas y 126,9 millones de pernoctaciones para un total de 7.851 millones de euros en ingresos.

(millones)	Demanda turística en la Comunitat Valenciana (2021)
Turistas	20,7
Pernoctaciones	126,9
Ingresos	7.850,5

Tabla 1. Demanda turística en la Comunitat Valenciana (2021). Fuente: Turisme GVA.

La demanda nacional turística evolucionó positivamente en un 43,9%, al igual que la extranjera que evolucionó en un 58,1% con respecto a datos del 2020.

No obstante, se ha de tener en cuenta que los datos para 2021 se encuentran relativamente sesgados debido a las medidas sanitarios impuestas para frenar la difusión de la COVID-19.

A fecha de octubre de 2022 se tienen los datos de los ingresos derivados del turismo del periodo de enero a septiembre de 2022: 8.015,20 millones de euros, superiores a los datos de todo el año 2021.

Asimismo, en el mismo período el número de turistas extranjeros con destino a la Comunitat Valenciana se ha incrementado en un 156,7% con respecto al mismo periodo del año pasado. Estos indicadores muestran la evolución positiva del sector turístico valenciano después de la pandemia.

2.1.3 Impacto económico

El impacto económico del turismo en la Comunitat es de 15,5% de participación en el PIB y de un 15,9 de participación en el empleo.

El empleo turístico a 2021 estimado por el alta en la Seguridad Social de trabajadores en las ramas de hostelería y agencias de viaje fue de 166.587 afiliados. La mayor cantidad de afiliados se concentra en el tercer trimestre del año, en el período estival.

El personal empleado en alojamientos turísticos en 2021 registra un aumento llegando a 34,3%, frente al 23,9% de crecimiento en el número de plazas abiertas. La evolución de las plazas ha sido positiva para los hoteles, campings y apartamentos turísticos, mientras que para alojamiento rural ha disminuido.

La actividad del sector turístico supone unos 240.000 ocupados en el 2021, con una evolución positiva en los últimos tres trimestres. La distribución de ocupados está dividida en el sector restauración, el sector del alojamiento y las ramas del sector (transporte, alquiler de vehículos, AAVV, ocio, etc.).

Distribución de ocupados en el sector turístico 2021	
Restauración	55,7%
Alojamiento	10,5%
Transporte, ocio y otros	33,8%

Tabla 2. Distribución de ocupados en el sector turístico (2021) Fuente: Turisme GVA.

Asimismo, para datos de 2022, hasta el mes de septiembre la media de afiliados a la Seguridad Social en las ramas de Hostelería y Agencias de Viaje es de 189.565 afiliados, lo que supone un aumento del 16,1% interanual.

2.1.4 Estructura espacial

La distribución espacial del turismo en la Comunitat Valenciana presenta como rasgo estructural la concentración de la actividad en determinados tramos litorales, especialmente durante la temporada estival.

Las pernoctaciones se concentran mayormente en los establecimientos hoteleros de las comarcas del litoral central de Alicante, concretamente en la Marina Alta y Baja. En cuanto a la oferta hotelera, esta se centra en Benidorm, València, Peníscola/Peñíscola, Alicante y Gandía y sus áreas de influencia.

Los apartamentos turísticos, aunque se concentran especialmente en el litoral, tienen una distribución más homogénea entre los diferentes tramos de litoral valenciano, destacando algunas localizaciones por su gran predominancia en el sector turístico respecto a la oferta hotelera, como es el caso de municipios como Cullera, en la comarca de la Ribera Baixa, o Canet d'en Berenguer, en el Camp de Morvedre.

La oferta de campings se concentra en el litoral de las provincias de Alicante y Castelló, siendo más modesta la oferta en las comarcas del interior.

Las casas rurales son una modalidad de alojamiento más específico de interior con especial presencia en las comarcas de l'Alt Maestrat y els Ports de Castelló y Valle de Ayora-Cofrentes en València.

También se destaca en la comarca de los Serranos y la Plana Utiel-Requena en València y en la Marina Alta y Baja de Alicante a lo largo de un corredor de municipios distribuidos de este a oeste en las Sierras de Aitana y de Serrella. Por último, la oferta de viviendas turísticas se concentra en la costa alicantina.

En conclusión, la estructura espacial de la Comunitat Valenciana presenta una polarización litoral. El litoral de la provincia de Alicante y sur de València, así como el tramo Benicàssim – Orpesa/Oropesa del Mar y el litoral del Baix Maestrat presentan la mayor especialización turística residencial.

Mientras que las principales concentraciones hoteleras se sitúan en el nodo turístico de Benidorm y, con un volumen de plazas considerablemente menor, determinados municipios del litoral de la Marina Alta (Calp, Dénia y Xàbia),

Peníscola/Peñíscola y Gandía. Por último, el entorno litoral de la ciudad de València se sitúa como principal nodo turístico urbano.



Ilustración 3. Estructura espacial del turismo en la Comunitat Valenciana. Fuente: Plan de Espacios Turísticos de la CV

2.2 Análisis de la Movilidad Eléctrica en la Comunitat Valenciana

2.2.1 Situación actual y estrategias

El sector del transporte es el mayor consumidor energético de la Comunitat Valenciana, con un 40% del consumo total. Asimismo, la práctica totalidad del consumo de energía del sector proviene del petróleo, por lo que los gases de efecto invernadero emitidos por el transporte son elevados.

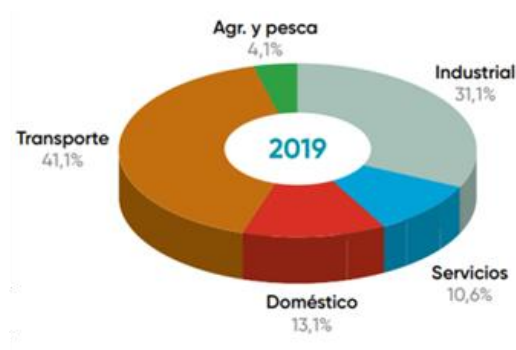


Ilustración 4. Estructura de demanda de energía por sectores económicos. Fuente: IVACE

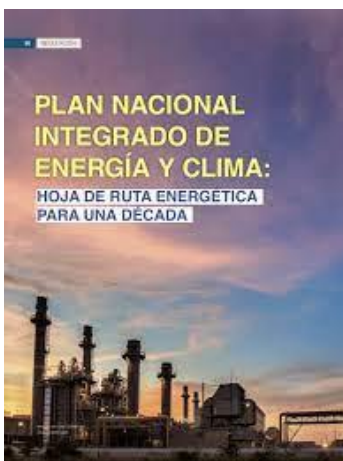


Ilustración 5. Consumo de petróleo por sectores económicos. Fuente: IVACE

Al mismo tiempo, el creciente modelo de asentamientos urbanos dispersos que fomenta un aumento del vehículo privado motorizado provoca un aumento del volumen del tráfico, y con ello la disminución de la calidad del aire en las ciudades y el territorio que influye en la salud y el bienestar de las personas.

Es por ello por lo que se hace necesario avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible y menos dependiente de los derivados que conjugue el desarrollo económico con el desarrollo social y medioambiental, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica repercutiendo positivamente en la salud de las personas.

Es en este contexto donde el vehículo eléctrico supone una gran oportunidad para la lucha contra el cambio climático y los gases de efecto invernadero que lo provocan.



El Plan Nacional de Energía y Clima pronostica que para 2023 habrá aproximadamente 250 mil vehículos eléctricos en España. Una cifra que continuará ascendiendo debido a la creciente concienciación de la población: se prevé que para 2030 circularán por España 5 millones de vehículos eléctricos o híbridos, lo cual requerirá aproximadamente 3 millones de puntos de recarga tanto de uso privado como público, según la Agencia Internacional de Energía.

2.2.2 Parque de vehículos electrificables y puntos de recarga

Así pues, las ventas de vehículos electrificables (eléctrico e híbridos enchufables) en 2022 en el conjunto de España fueron de 84.465, un aumento del 19,1% respecto al 2021. Como se observa en la siguiente gráfica, la cuota de mercado de matriculaciones de turismos en el mes de diciembre de 2022 para vehículos electrificables era de alrededor del 11%.

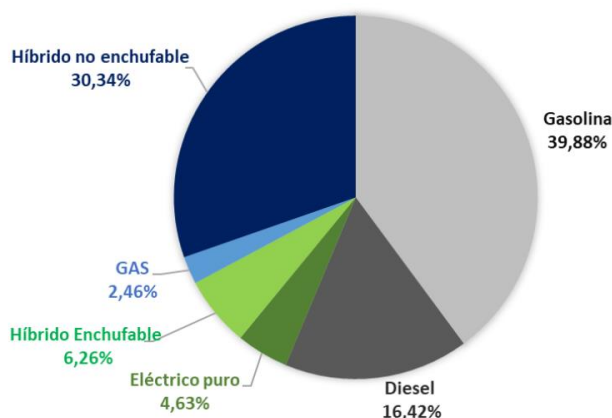


Ilustración 6. Cuota de mercado turismos por F.F.E.E. (diciembre). Fuente: ANFAC

A pesar de esta mejora anual, el mercado de electrificados sigue representando un volumen apenas representativo respecto al mercado general, con el 8,8% de la cuota total (ANFAC). Asimismo, no se alcanza el objetivo de 120.00 unidades para este año y necesario para lograr los objetivos de reducción de emisiones marcados por el Plan Nacional de Energía y Clima para 2030.

No obstante, estas disparidades responden, parcialmente, al modelo de organización territorial y poblacional, al nivel de implementación del mercado automovilístico eléctrico o al nivel de implicación de las instituciones para traccionar y activar el sector.

Por lo que respecta a la Comunitat Valenciana, en 2022 se matricularon 6.567 vehículos electrificables, representando un 7,8% de las ventas de vehículos eléctricos a nivel nacional, solo superado por la Comunidad de Madrid y Catalunya

En cuanto a la evolución del parque automovilístico, este ha vivido un crecimiento bien marcado a partir del 2011, aunque con repuntes irregulares fruto de la crisis económica que se ha visto reflejada en el mercado del automóvil.

Del mismo modo, la Comunitat Valenciana se sitúa como la tercera comunidad autónoma en número de puntos de recarga de uso público, contando con 2.004 puntos de recarga de uso público a fecha de enero de 2023 (ANFAC), superada solamente por Catalunya y la Comunidad de Madrid. Mientras que en el conjunto del estado hay un total de 16.565 puntos de recarga de uso público (ANFAC).

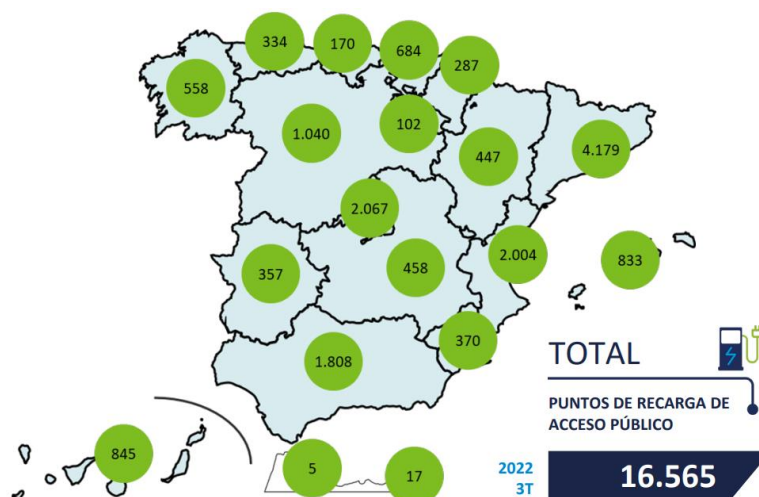


Ilustración 7. Distribución de los puntos de recarga por CCAA. Fuente: elaboración de ANFAC partir de datos de Electromaps.

Por último, con el fin de contextualizar el escenario estatal y valenciano con el europeo, cabe mencionar que, pese a la gran acogida de vehículos híbridos o eléctricos en el país, España se encuentra entre los últimos lugares en número de puntos de recarga con solo 245 por cada millón de habitantes. En Europa hay 224.237 puntos de recarga público, de los cuales únicamente un 5% se encuentran en España.

Asimismo, según los datos publicados por la ACEA (European Automobile Manufacturers Association) a fecha de 2022, la densidad de puntos de recarga públicos por cada 100 kilómetros es bastante diferente según la región europea en la que se opere, destacando Países Bajos (64,3 puntos de recarga por cada 100 kilómetros), Luxemburgo (57,9), Alemania (25,8), Portugal (24,9) y Suecia (12,2). Por contrapartida, en países como Lituania (0,2), Chipre (0,4), Grecia (0,4), Estonia (0,6) y Polonia (0,7) la implantación de esta red de infraestructuras es sumamente reducida. España en su caso ocupa la décimo novena (19ª) posición con 1,6 cargadores públicos por cada 100 km.

Top 5: MOST charging points per 100km of road	Top 5: LEAST charging points per 100km of road
1 Netherlands (64.3)	1 Lithuania (0.2)
2 Luxembourg (57.9)	2 Cyprus (0.4)
3 Germany (25.8)	3 Greece (0.4)
4 Portugal (24.9)	4 Estonia (0.6)
5 Sweden (12.2)	5 Poland (0.7)

Ilustración 8. Países europeos con más y menos puntos de recarga eléctricos por cada 100km de carretera. Fuente: ACEA.

2.2.3 Tipologías de vehículos eléctricos y puntos de recarga

En líneas generales, encontramos tres tipologías de vehículos eléctricos que pueden conectarse a la red eléctrica para recargar sus baterías:

- **Vehículos eléctricos a batería** (BEV, en inglés *Battery Electric Vehicle*). Es el vehículo eléctrico con la configuración más simple. Dispone de uno o más motores eléctricos alimentados por baterías, que son recargadas mediante la conexión a la red eléctrica.
- **Vehículo eléctrico de rango extendido** (EREV, en inglés *Extended Range Electric Vehicle*). Es un vehículo eléctrico a baterías que incorpora un motor de combustión interna tradicional, cuya función es alimentar un generador eléctrico cuando el nivel de carga de la batería descienda a niveles mínimos.
- **Vehículos eléctricos híbridos enchufables** (PHEV, en inglés *Plug in Hybrid Electric Vehicle*). Son aquellos que disponen tanto de uno o más motores

eléctricos, como de un motor de combustión interna tradicional. El motor de combustión interna puede recargar las baterías y también propulsar el vehículo.

Atendiendo al criterio de potencia entregada y tiempo de recarga las estaciones se clasifican en ultrarrápida, rápida, semirrápida, lenta y superlenta:

- Ultrarrápida: Son poco comunes a causa de la potencia que pueden entregar. Pueden llegar a carga baterías en cinco o diez minutos.
- Rápida: Entregan entre 44 y 50 kW y la carga del hasta 80% de la batería se puede realizar en media hora.
- Semirrápida: Se realiza a una potencia de 22 kW, y llega a cargar un vehículo al 100% en hora – hora y cuarto.
- Recarga lenta: Entrega una potencia máxima de 3,6 kW para un tiempo de carga completa de entre seis y ocho horas.
- Recarga superlenta: Funciona a una intensidad no superior a 10 A, para un tiempo de carga completa de entre diez y doce horas.

2.2.4 Estrategia de la Comunitat Valenciana

La Generalitat Valenciana mediante el “Plan de Impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana” tiene como objetivo avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible y menos dependiente del petróleo para luchar contra el cambio climático y repercutir positivamente en la salud de las personas.

Para alcanzar estos objetivos, se ha diseñado una estrategia que cubre los siguientes aspectos:

- Dar prioridad a los modos de transporte más limpios y eficientes (a pie, bicicleta, transporte público).
- Impulsar una utilización más racional del automóvil, favoreciendo los vehículos limpios, de energía proveniente de combustibles renovables.
- Potenciar una red de transportes públicos regulares, a precios competitivos y con buenas frecuencias.

- Desarrollar una planificación urbanística, con criterios de accesibilidad y movilidad y acompañada de medidas de concienciación y sensibilización a los ciudadanos, sobre el efecto que tiene el modelo de transporte en la calidad del medio urbano.

2.3 Movilidad eléctrica del sector y destinos

A continuación, se estudiarán las dificultades que presenta tanto el sector como los destinos turísticos en el uso o comercialización de vehículos eléctricos, y de estos para instalar puntos de recarga.

Para lograr tal fin, se ha dividido el capítulo en dos enfoques distintos. En un primer término se estudiarán los hándicaps que se encuentra el **sector turístico** para fomentar la movilidad eléctrica entre sus clientes y trabajadores. En segundo término, se tratarán las problemáticas a las que se enfrentan los **proveedores** y los propios **destinos turísticos** en la implementación de puntos de recarga eléctrica y uso y comercialización de vehículos eléctricos.

2.3.1 Sector turístico

2.3.1.1 *Situación general del sector turístico en materia de movilidad eléctrica*

Desde la implementación de las subvenciones del Plan MOVES de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible, un número considerable de establecimientos turísticos (hoteles, campings, viviendas turísticas...) ha instalado puntos de recarga para clientes y empleados. Aunque el número de establecimientos con puntos de recarga se encuentra lejos del objetivo deseado, el ritmo de implementación es positivo.

Potencial turístico proveniente de países europeos

Por parte del sector, se entiende el turismo proveniente de países europeos como un mercado con mucho potencial, debido a las elevadas tasas de electrificación de su flota de vehículos. No obstante, esta oportunidad, sino es aprovechada con una inversión generalizada puede entenderse como una amenaza, y es que el turismo que proviene de estos países puede llegar a mostrar signos de disminución debido a la imposibilidad de visitar la Comunitat Valenciana en vehículo eléctrico de una forma cómoda y eficiente.

Algunos de los aspectos más destacados de la actual red de carga eléctrica y en los que se debería trabajar es la posibilidad de efectuar los pagos del suministro de electricidad al vehículo eléctrico mediante aplicaciones de otros países de Europa, lo que resulta realmente atractivo para clientes del resto de Europa. Esta interoperabilidad es vista por el sector como una oportunidad a seguir explotando tanto con proveedores nacionales como administraciones.

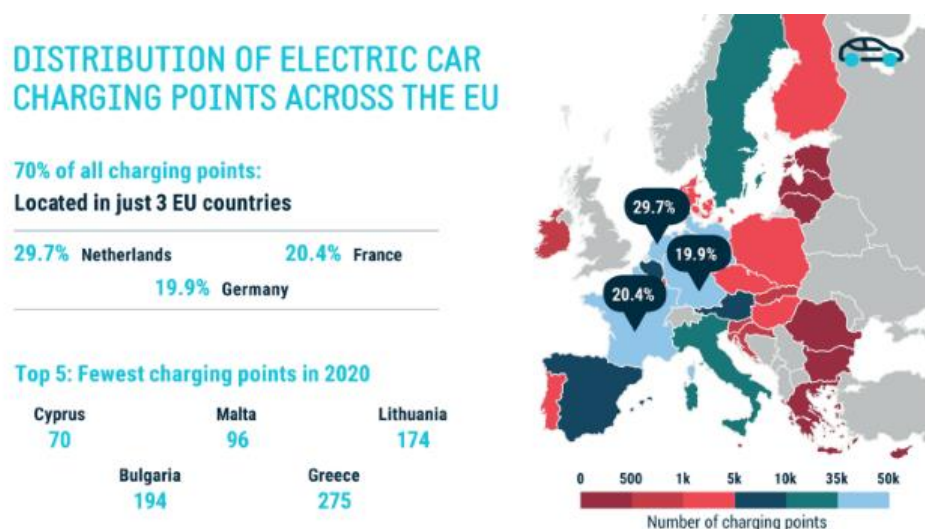


Ilustración 9. Distribución de los puntos recarga eléctrica en la UE. Fuente: ACEA

Otro aspecto que se presenta como una oportunidad es la información que brindan los puntos de recarga eléctrica. Esta información se vuelca a una serie de bases de datos de donde beben empresas que brindan servicios de información geográfica como Google o empresas eléctricas. Dicha información se podría utilizar para conocer mejor los hábitos y necesidades de los clientes y mejorar su experiencia, así como atraer a nuevos clientes.

Puntos de recarga eléctrica en viviendas de uso turístico

Por otro lado, entre las principales problemáticas que presenta el sector¹, se encuentra la relacionada con la implantación de puntos de recarga eléctrica en viviendas de uso turístico. Estas viviendas y apartamentos, debido a su tipología, cuentan con dificultades

¹ Señalada por Miguel Ángel Sotillos, presidente de APTUR CV (patronal de viviendas de uso vacacional de la Comunitat Valenciana), en el marco de las jornadas de Plan MOVESTUR CV, Movilidad sostenible - vehículo eléctrico realizadas el 23 de marzo de 2022 en INVAT·TUR

añadidas para instalar puntos de recarga eléctrica para sus clientes, ya que muchas de ellas se sitúan en comunidades de vecinos con aparcamientos de diversa tipología. Desde aparcamientos comunitarios que pertenecen a las comunidades de vecinos (fórmulas muy presentes en viviendas del litoral), hasta plazas privadas en garajes comunitarios. Asimismo, y en especial en grandes ciudades abundan las viviendas que carecen de cualquier tipo de aparcamiento.

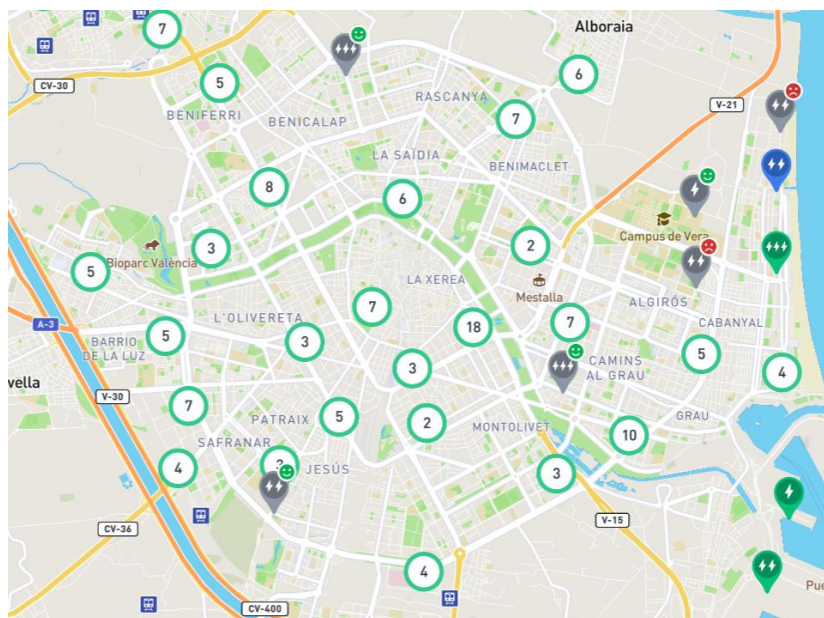


Ilustración 10. Distribución de los puntos de recarga eléctrica en la ciudad de València. Fuente: electromaps

Esta realidad genera dificultades añadidas a aquellos pequeños propietarios de viviendas turísticas que no disponen de recursos suficientes para poder asumir totalmente los costes de instalación de puntos de recarga en aparcamientos comunitarios. Ya que en la mayoría de casos se encuentran con la negativa de las comunidades de vecinos a pagar de forma conjunta estos puntos de recarga, de forma que se encuentran con la imposibilidad de instalarlos por cuenta propia.

Por otra parte, la obligatoriedad impuesta por el Real Decreto Ley 29/2021 a partir del 1 de enero de 2023 por la que los aparcamientos deban incorporar una estación de recarga por cada 40 plazas de aparcamiento deja fuera de aplicación a los aparcamientos de uso residencial privado. Desde APTUR CV se apunta en esta línea, defendiendo la opción de extender la obligatoriedad también al uso residencial privado. Asimismo, en las jornadas del Plan MOVESTUR CV de marzo, desde APTUR CV se planteó la idea de

realizar una mesa a cuatro (entre Conselleria de Turisme, Conselleria de Industria, las viviendas turísticas y administradores de fincas) para llegar a una mejora en las propuestas de electrificación de las viviendas turísticas.

Debilidades	Amenazas
Dificultad de implantación de puntos de recarga en vivienda de uso turístico	La lenta implantación de puntos de recarga puede mermar el turismo de países de Europa con una amplia presencia de vehículos eléctricos
Implantación escasa comparada con otros países europeos	
Fortalezas	Oportunidades
Comunitat Valenciana es una de las CCAA de España con mayor implantación de puntos de recarga	Sector con mucho potencial de crecimiento
	El turismo europeo tiene potencial de crecimiento si va acompañado de un aumento sostenido de la instalación de puntos de recarga
	Uso de los datos de los que disponen los puntos de recarga para la mejora en la atracción del turismo
Posibilidad de interoperabilidad con otros proveedores del resto de Europa	Utilizar la norma para incentivar la implantación de puntos de recarga (con las viviendas de uso turístico como especiales beneficiarios)

Tabla 3. Diagnóstico DAFO de la situación del sector turístico valenciano.

2.3.1.2 Acciones del sector turístico empresarial

HOSBEC (Asociación empresarial hotelera y turística de la Comunitat Valenciana), junto con sus asociados, se encarga de llevar a cabo una serie de acciones en materia de movilidad eléctrica. Estas son algunas de las acciones que HOSBEC desarrolla:

- Difusión de las convocatorias de ayuda entre los asociados (IVACE y Turisme CV).
- Jornadas técnicas sobre movilidad eléctrica. Jornada de enero de 2019 sobre tipologías de puntos de recarga y estrategias de movilidad eléctrica por parte de empresas instaladoras, instituciones y administraciones públicas.
- Dispone de un acuerdo para obtener condiciones ventajosas en la adquisición de puntos de recarga para sus asociados (Smart Mobility IBERDROLA, Endesa, etc).
- En diciembre de 2019 HOSBEC fue pionero en la instalación de punto de recarga de vehículos eléctricos con la colaboración de INVAT·TUR e IVACE.

- En febrero de 2021 se realizó un estudio de implantación de los puntos de recarga y sus principales problemáticas.

Los resultados de este estudio de implantación se presentan como antecedentes del presente Plan, por su utilidad e idoneidad y se exponen a continuación:

¿Cómo se disponen los puntos de recarga en los hoteles (50 establecimientos que ya disponían de puntos de recarga)?

Disponibilidad puntos de recarga en hoteles (nº de respuestas)	
Solo clientes alojados o usuarios instalaciones	18
Disponibles para el público en general	10
NS/NC	2

Tabla 4. Elaboración propia a partir de datos extraídos del estudio de febrero de 2021 elaborado por HOSBEC.

¿Qué tipo de cargadores se tienen instalados?

Tipología de cargadores (nº de respuestas)	
Monofásicos exclusivamente	0
Monofásico y trifásico	14
Punto de recarga rápida que permite cargas completas en 30 min.	2
NS/NC	15

Tabla 5. Elaboración propia a partir de datos extraídos del estudio de febrero de 2021 elaborado por HOSBEC.

¿Régimen económico?

Régimen económico (nº de respuestas)	
Gratuitos para todos los usuarios	9
Régimen especial a la hora de usar el aparcamiento del establecimiento	7

Tienen coste gestionado a través de APP – pasarela de pago	8
NS/NC	7

Tabla 6. Elaboración propia a partir de datos extraídos del estudio de febrero de 2021 elaborado por HOSBEC.

En las conclusiones del estudio, HOSBEC remarca la necesidad de disponer de una red conocida y publicitada de puntos de recarga para facilitar el acceso a la información a los clientes que buscan en sus destinos turísticos, y en sus posibles alojamientos estas infraestructuras.

También situaba como acción prioritaria contar con información fácil y accesible sobre las tipologías de puntos de recarga, tipos de vehículo y la posibilidad de gestionarse el coste de las recargas. Esto facilitaría al usuario y potencial usuario su acceso y entendimiento. Por último, en términos de sostenibilidad se señala la utilidad de contar con información en términos de ahorro de combustibles, ahorro económico y reducción de huella de carbono.

2.3.2 Proveedores energéticos

Actualmente son varias las compañías energéticas que han apostado por la movilidad eléctrica en la Comunitat Valenciana y el resto de zonas del país, contando con una incipiente red de instalaciones de recarga eléctrica.

Tal y como se detallará en el apartado 3.4 de las *Medidas propias de las empresas proveedoras*, determinadas empresas del sector energético que participan activamente en esta transformación eléctrica de la movilidad y mantienen, ciertamente, un impacto en la evolución de la estrategia iniciada en el sector turístico, así como una elevada capacidad para acelerar el proceso de esta.

En el caso de las 3 sociedades analizadas a modo de entidades ejemplarizantes, Iberdrola, Repsol y Endesa, se establecen tres tipos de ejes estratégicos comunes diferentes que articulan su actividad respecto a la movilidad eléctrica y el servicio que prestan en relación con la misma, siendo estos:

1. Involucración en la transformación de la movilidad eléctrica mediante la activación de medidas adaptativas en sus propias líneas de negocio y operaciones corporativas ordinarias, destacando la electrificación de su flota y la generación de Planes de Movilidad al centro de Trabajo junto con políticas de oferta de servicios a sus trabajadores y trabajadoras.
2. Oferta de servicios a partir de herramientas tecnológicas, mayoritariamente aplicaciones móviles y plataformas web de encuentro y debate en abierto para personas usuarias, con el fin de obtener información sobre el estado, ubicación y prestaciones de la red de puntos de recarga y otros contenidos relacionados.
3. Tratamiento y acompañamiento a personas usuarias para la obtención de financiación pública en la instalación de puntos de recarga en domicilios y empresas, así como la prestación de ayudas económicas propias en caso de hacer uso de sus servicios corporativos.

Por otra parte, y de forma sintética, en las jornadas del Plan MOVESTUR CV de marzo de 2022 en el FORO INVAT·TUR, desde Iberdrola se señaló la problemática que suponen los excesivos tiempos de tramitación y licitación para la instalación de puntos de recarga, que perjudica en la implantación de estos.

En el caso de Endesa, esta ofrece mediante “Endesa X Way”, más adelante explicada, la instalación de puntos de recarga tanto para particulares y empresas, así como puntos de carga en espacios públicos mediante una estrategia generalizada de ubicación compartida y conveniada con otras compañías situadas en distintas partes del proceso de electrificación de la movilidad, como es la generación de energías renovables en origen o compañías instaladoras.

Por último, Repsol ofrece puntos de recarga rápida y ultrarrápida tanto en sus estaciones de servicio como en la vía pública, parkings y centros comerciales. En la Comunitat Valenciana cuenta con 25 puntos de recarga eléctrica, mientras que en España cuenta 432. Asimismo, también ofrece la instalación de puntos de recarga eléctrica para particulares.

2.3.3 Destinos turísticos

Los destinos turísticos, mayormente explicitados como municipios y entidades administrativas locales, son una parte fundamental para la aceleración del proceso de transformación de la movilidad dentro del sector turístico valenciano.

Esto, como se observará más adelante, queda estrechamente relacionado con la capacidad de inversión y financiación pública para mejorar las prestaciones de recarga y asistencia para vehículos eléctricos en entornos donde, tradicionalmente, la inversión privada es reducida o, incluso, nula. Este escenario, que afecta principalmente a espacios rurales y rurubanos, así como contextos urbanos con bajas prestaciones de infraestructuras de transporte, se debe a la reducida capacidad de obtener beneficios por parte de los entes privados en un contexto de un sector prematuro.

De este modo, la canalización de políticas supramunicipales por parte de los entes locales es fundamental no solamente para acrecentar la igualdad y cohesión territorial estandarizando por toda la Comunitat la accesibilidad a la red de recarga y, consecuentemente, el incentivo para la adquisición de vehículos eléctricos, sino también para la reactivación de territorios y continuación con medidas de mitigación del cambio climático.

Es en el siguiente punto donde se va a poder realizar esta aproximación en cuanto a la disparidad de implantación de la red a partir de una revisión de la distribución de esta a lo largo del territorio, mostrando importantes carencias en la integralidad y conectividad actual del sistema.

2.4 Red de infraestructuras de recarga

2.4.1 Introducción

En el apartado 2.2. se ha realizado un análisis de la situación de la movilidad eléctrica en la Comunitat Valenciana, incidiendo en la situación del sector, tanto en lo que a vehículos eléctricos se refiere como a puntos de recarga, comparándola así mismo con el resto de España y Europa.

Con dicha introducción al sector realizada, en este capítulo se elaborará un estudio pormenorizado del diagnóstico de la red de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, incidiendo tanto en su distribución territorial como en su tipología y demás variables reseñables para el estudio.

Tal como se ha explicado anteriormente, la Comunitat Valenciana se sitúa como la tercera comunidad autónoma en número de puntos de recarga de uso público, contando con 2.004 puntos de recarga de uso público a fecha de enero de 2023 (ANFAC), superada solamente por la Comunidad de Madrid y Catalunya. Mientras que en el conjunto del estado hay un total de 16.565 puntos de recarga de uso público.

De esta clasificación podemos ver como la Comunitat Valenciana, un territorio con un fuerte dinamismo económico y presencia de un sector turístico maduro, destaca a nivel estatal en implantación de puntos de recarga, en especial en las provincias de València y Alicante con alrededor de 700 puntos cada uno, casi quintuplicando la cifra de Castelló (con alrededor de 200). De esta forma se evidencia el importante papel del turismo en el desarrollo de la electrificación del transporte.

Asimismo, el conjunto de puntos de recarga eléctrica en la Comunitat Valenciana se ha desglosado según su potencia dando como resultado la siguiente tabla:

Potencia de la infraestructura de recarga	Nº puntos de recarga	Puntos de recarga en %
$P \leq 22$ [kW]	1.659	82,8
$22 < P < 50$ [kW]	83	4,1
$50 \leq P < 150$ [kW]	220	11,0

150 ≤ P < 250 [kW]	22	1,1
P ≥ 250 [kW]	20	1,0
TOTALES	2.004	

Tabla 7. Red de infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana según su potencia. Elaboración propia a partir de datos extraídos de ANFAC.

Como se puede observar, el 82,8% de los puntos de recarga de acceso público son de baja potencia (hasta 22 kW), lo cual implica hablar de tiempos de recarga mínimos de 3 horas. Este es un punto crítico para el despliegue del vehículo eléctrico como vehículo de “todo uso” frente a la percepción actual de utilización de éste como segundo o tercer vehículo para zonas urbanas.

El despliegue de puntos de recarga de al menos 150 kW es fundamental para que el vehículo eléctrico pueda ser empleado en trayectos de larga distancia por carretera, permitiendo tiempos de carga de entre 15 y 27 minutos. No obstante, en la CV solo representan un 2,1% de los puntos de recarga totales.

2.4.2 Metodología

El análisis de la red de infraestructuras de recarga tiene por objetivo contar con la mayor información posible acerca de la infraestructura actual para conocer el punto de partida en el que se encuentra el sector y analizar estrategias de desarrollo de la movilidad eléctrica con una mayor probabilidad de éxito.

Pese a que existen una serie de operadores y demás empresas privadas que ofrecen portales donde poder consultar los puntos de recarga georreferenciados en la Comunitat Valenciana, la mayor parte de ellos no cuenta con acceso a la información para poder trabajar con ella, además que esa información en muchos casos es sectorial o incompleta.

Por otro lado, a fecha de la realización del estudio no se cuenta, ni a nivel autonómico ni estatal, con datos públicos de la red de infraestructura de recarga que puedan ser consultados.

De esta forma, a falta de contar con datos oficiales de la red de infraestructuras, se ha decidido trabajar con datos de acceso libre y abierto que ofrece *openchargemap.org*, un portal de datos abiertos, no comercial, sin ánimo de lucro y elaborado y alimentado por una comunidad de desarrolladores y aficionados de todo el mundo.

Otra de las razones por la que se ha decidido trabajar con estos datos es porque son los que ofrecían información más detallada y completa de los puntos de recarga de la Comunitat Valenciana. Cuentan con una gran cantidad de atributos que permiten visualizar los datos de una forma más holística.

Para extraer los datos de Open Charge Map se ha utilizado un código API, por sus siglas en inglés "*application programming interface*", suministrado por el propio portal web de Open Charge Map y elaborado para que desarrolladores externos puedan consumir y aportar datos. Un código API permite enviar información de un software (en este caso Open Charge Map) a otro software (nuestro Sistema de Información Geográfica). En pocas palabras, un código API es un intermediario para el intercambio de información entre dos softwares.

OPEN CHARGE MAP API

Export

v3.0

API Base URL

API Base URL: <https://api.openchargemap.io/v3>

Security

API Key (APIKeyQueryString)

API Key supplied as query string parameter

An API key is a token that you provide when making API calls. Include the token in a query parameter called `key`.

Example: `?key=123`

API Key (APIKeyHeader)

Bearer Auth

Ilustración 11. Código API proporcionado por el portal web de Open Charge Map

Asimismo, para la obtención del resto de datos necesarios para el análisis (bases cartográficas, datos territoriales y estadísticos, redes de transporte, etc.) se han utilizado datos de las distintas administraciones, en particular:

- Instituto Geográfico Nacional (IGN).
- Datos Abiertos del Gobierno de España.
- Infraestructura de Dades Espacials Valenciana (IDEV).
- Dades Obertes de la Generalitat Valenciana.

Toda esta información se ha integrado en nuestros Sistemas de Información Geográfica (SIG) a partir del software libre QGIS, una herramienta informática que permite almacenar, gestionar, analizar y visualizar información geográficamente referenciada (puntos de recarga y la totalidad de datos con los que hemos trabajado).



Ilustración 12. QGIS en su versión 3.28

Se ha empleado un software SIG debido a su utilidad en la planificación territorial de la red de puntos de recarga, ya que permite tener una representación gráfica de la información y puede ayudar a tomar decisiones más informadas, así como presentar la información de manera más atractiva y fácilmente comprensible.

2.4.3 Análisis territorial de la red de infraestructuras de recarga

El diagnóstico territorial se realizará a distintas escalas, analizando de forma pormenorizada cada uno de los aspectos relevantes de la distribución territorial de la red de infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana.

Distribución territorial

Como se puede apreciar en el siguiente mapa, los puntos de recarga existentes en la Comunitat Valenciana no se encuentran distribuidos de manera uniforme por el territorio, sino que existen algunas zonas con mayor concentración. De forma predominante se sitúan en el Área Metropolitana de València y en las comarcas costeras de la provincia de Alicante y València.

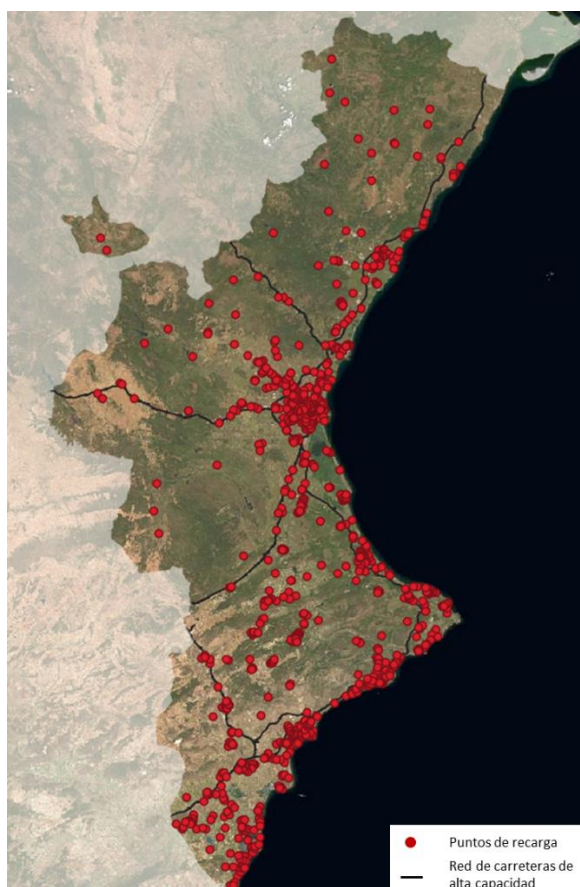


Ilustración 13. Distribución de los puntos de recarga en la Comunitat Valenciana. Fuente: elaboración propia a partir de Openchargemap.

El Área Metropolitana de València conformada por València capital y las comarcas de l'Horta Nord i l'Horta Sud, alberga una población de 1.581.000 habitantes y una elevada densidad de población, lo que explica la elevada concentración de puntos de recarga en este territorio.

Valencia capital sobresale de su área metropolitana en este sentido, debido a su peso poblacional, a su importancia tanto económica como administrativa pero también al peso que tiene en el sector turístico, ofreciendo una red de recarga eléctrica bastante completa para los visitantes que acuden a la ciudad.

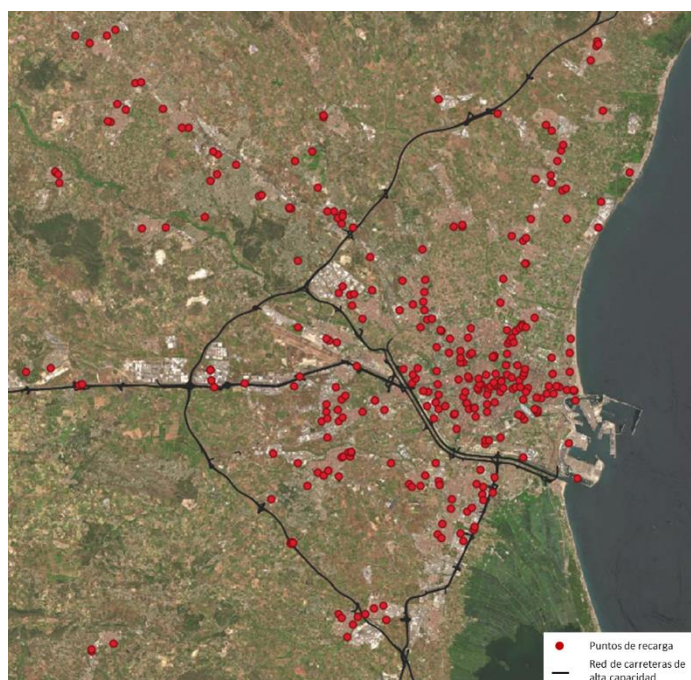


Ilustración 14. Distribución de los puntos de recarga en el Área Metropolitana de València. Fuente: elaboración propia a partir de Openchargemap.

Por lo que respecta a las comarcas costeras de la provincia de Alicante (Vega Baja, Baix Vinalopó, l'Alacantí, Marina Baixa y Marina Alta), presentan una densidad poblacional elevada, así como un dinamismo turístico muy grande, de ahí la gran presencialidad de puntos de recarga.

Los puntos de recarga se sitúan especialmente en Alicante capital, Elche, Benidorm y Torrevieja, dibujando un trazado costero de puntos de recarga eléctrica. Esta buena conexión que ofrece el litoral alicantino permite vertebrar de forma eficiente los viajes en

vehículo eléctrico por la provincia, en especial teniendo en cuenta a aquellos que se llevan a cabo por turismo vacacional, con gran importancia en la provincia. No obstante, la red ha de seguirse articulando y mejorando sus prestaciones para poder brindar un servicio competitivo y que sea atractivo para el turista.

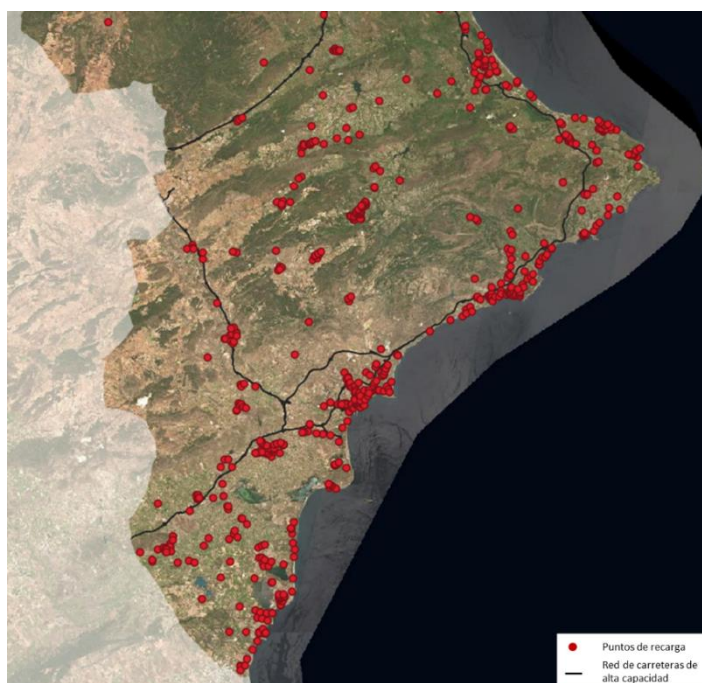


Ilustración 15. Distribución de los puntos de recarga al sur de la provincia de València y en la provincia de Alicante. Fuente: elaboración propia a partir de Openchargemap.

Algo similar, aunque con menor intensidad de puntos de recarga sucede con las comarcas costeras València (Camp de Morvedre, Ribera Baixa y Safor).

Por su parte en la provincia de Castelló, únicamente en Castelló de la Plana y en los municipios costeros de la comarca del Baix Maestrat hay una presencia relevante de puntos de recarga eléctrica. En el resto de la provincia de Castelló y el interior de la provincia de València los puntos de recarga son realmente escasos, debido principalmente a la poca presencia de municipios de tamaño medio o grande y de turismo.

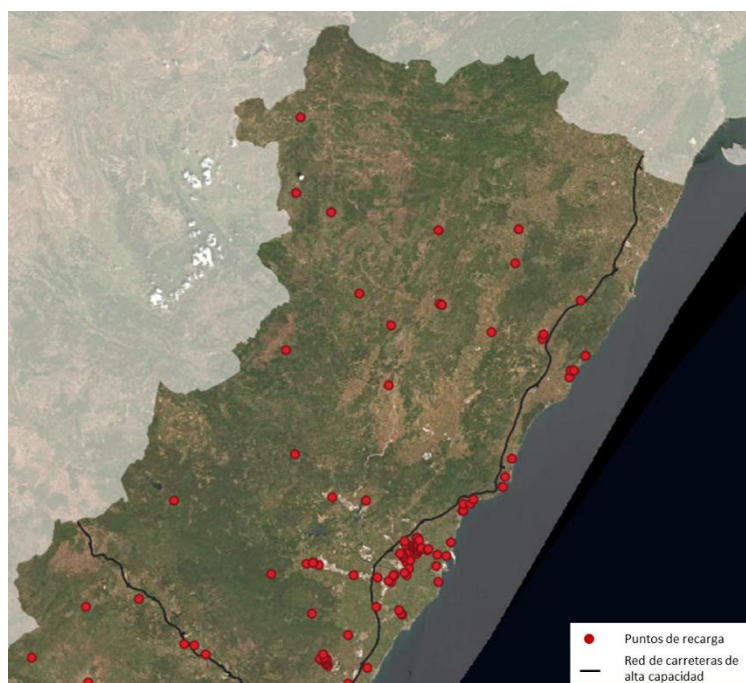


Ilustración 16. Distribución de los puntos de recarga en la provincia de Castelló. Fuente: elaboración propia a partir de Openchargemap.

De este análisis territorial se puede extraer que pese a que en zonas densamente pobladas, turísticas y vías de comunicación rápidas la red de puntos de recarga esta más vertebrada, aún queda trabajo por hacer. Por un lado, vertebrando y cohesionando más si cabe la red en aquellas zonas más densas y turísticas ya que ésta no llega a cubrir toda la demanda existente actual y futura. Mientras que en aquellas zonas menos cubiertas, es necesario trabajar en la extensión de la red para vertebrar de mejor forma el territorio, tanto para los desplazamientos cortos como para los desplazamientos largos y de paso.

Distribución en Municipios Turísticos y Parques Naturales

Se ha procedido a cruzar la representación gráfica en nuestro Sistema de Información Geográfica de los puntos de recarga en la Comunitat Valenciana con los términos municipales de los 21 municipios turísticos:

- **Castelló:** Benicàssim, Peníscola/Peñíscola, Alcalà de Xivert, Orpesa/Oropesa del Mar, Morella, Montanejos, Segorbe y Castelló de la Plana.
- **València:** València, Gandia, Cullera y Puçol,

- **Alicante:** Benidorm, El Campello, Calp, Dénia, Finestrat, El Castell de Guadalest, Altea, Santa Pola y Guardamar del Segura.

y 21 parques naturales de la CV. A continuación, se procederá a analizar esta distribución de forma detallada por provincias.

Parque Natural	Provincia
<i>Serra Gelada</i>	Alicante
<i>Serra de Mariola</i>	Alicante
<i>Salines de Santa Pola</i>	Alicante
<i>Penyal d'Ifac</i>	Alicante
<i>Marjal de Pegó-Oliva</i>	Alicante
<i>Llacunes de La Mata i Torrevella</i>	Alicante
<i>Massís del Montgó</i>	Alicante
<i>El Fondo</i>	Alicante
<i>Carrascar de la Font Roja</i>	Alicante
<i>Tinença de Benifassà</i>	Castelló
<i>Serra d'Irta</i>	Castelló
<i>Serra d'Espadà</i>	Castelló
<i>Serra Calderona</i>	Castelló
<i>Prat de Cabanes-Torreblanca</i>	Castelló
<i>Penyagolosa</i>	Castelló
<i>Desert de les Palmes</i>	Castelló
<i>Túria</i>	València
<i>Serra de Mariola</i>	València
<i>Serra Calderona</i>	València
<i>Pobla de Sant Miquel</i>	València
<i>Marjal de Pegó-Oliva</i>	València

Tabla 8. Parques naturales de la CV distribuidos por provincias. Elaboración propia.

Provincia de Castelló

Pese a que los municipios turísticos y Parques Naturales del litoral cuentan con un número superior de puntos de recarga, todavía no cuentan con una red realmente estructurada que sea competitiva para el turismo. Los municipios turísticos y parques naturales del interior, pese a tener una menor afluencia de turismo deberían contar con más puntos de recarga que permitiera tejer una red, ya que actualmente en algunos casos los puntos de recarga resultan testimoniales e insuficientes.

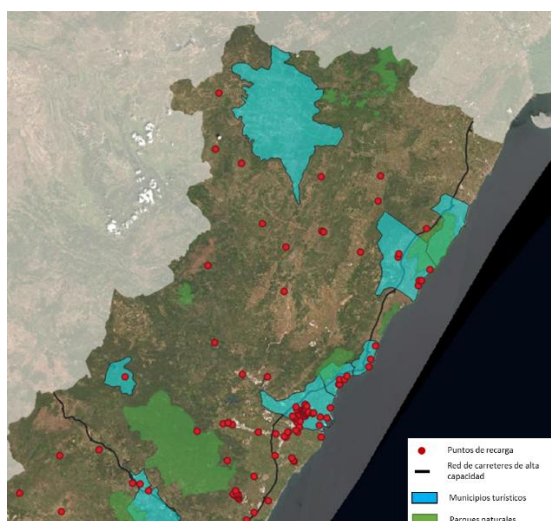


Ilustración 17. Puntos de recarga con respecto a los Municipios turísticos de la CV (azul) y parques naturales (verde) en la provincia de Castelló. Fuente: elaboración propia a partir de Openchargemap.

Provincia de València

A efectos generales, los Parques Naturales más cercanos a núcleos urbanos como son los de la Albufera, el Túrria o la Serra de Mariola presentan una mayor cobertura de puntos de recarga. No obstante, aquellos más alejados de núcleos urbanos como los de las Hoces de Cabriel, Chera-Sot de Chera o la Marjal de Pego-Oliva presentan una cobertura más que deficiente. En cuanto a los municipios turísticos, todos ellos situados en costa presentan una red relativamente extensa, a excepción de Puçol y Cullera que cuentan con mucho margen de mejora.

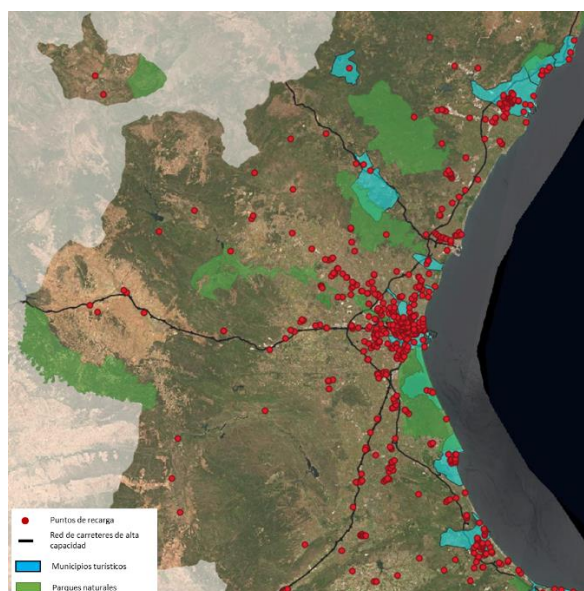


Ilustración 18. Puntos de recarga con respecto a los Municipios turísticos de la CV (azul) y parques naturales (verde) en la provincia de València. Fuente: elaboración propia a partir de Openchargemap.

Provincia de Alicante

En cuanto a parques naturales se refiere, los municipios colindantes a estos cuentan con puntos de recarga, no obstante, se carece de puntos de recarga en los accesos a los Parques Naturales (problemática que se repite en el resto de la Comunitat Valenciana).

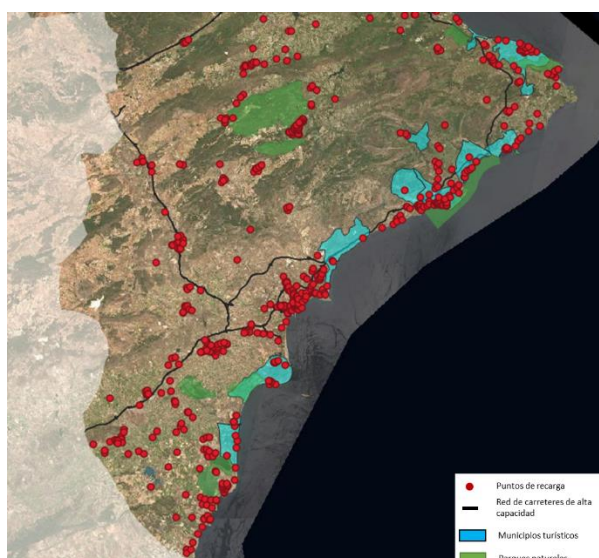


Ilustración 19. Puntos de recarga con respecto a los Municipios turísticos de la CV (azul) y parques naturales (verde) en la provincia de Alicante. Fuente: elaboración propia a partir de Openchargemap.

En cuanto a los municipios turísticos, pese a no existir una red realmente cohesionada, los municipios turísticos de la provincia de Alicante cuentan con una red más o menos vertebrada, sobre todo si se compara con el resto del territorio (excepto València capital y su área metropolitana).

Distribución según su uso (público o privado)

A continuación, se presentan los puntos de recarga según su uso, es decir si son de uso público, ya sea de régimen de pago o gratuito, o de uso privado (acceso restringido, para trabajadores o visitantes, etc.).

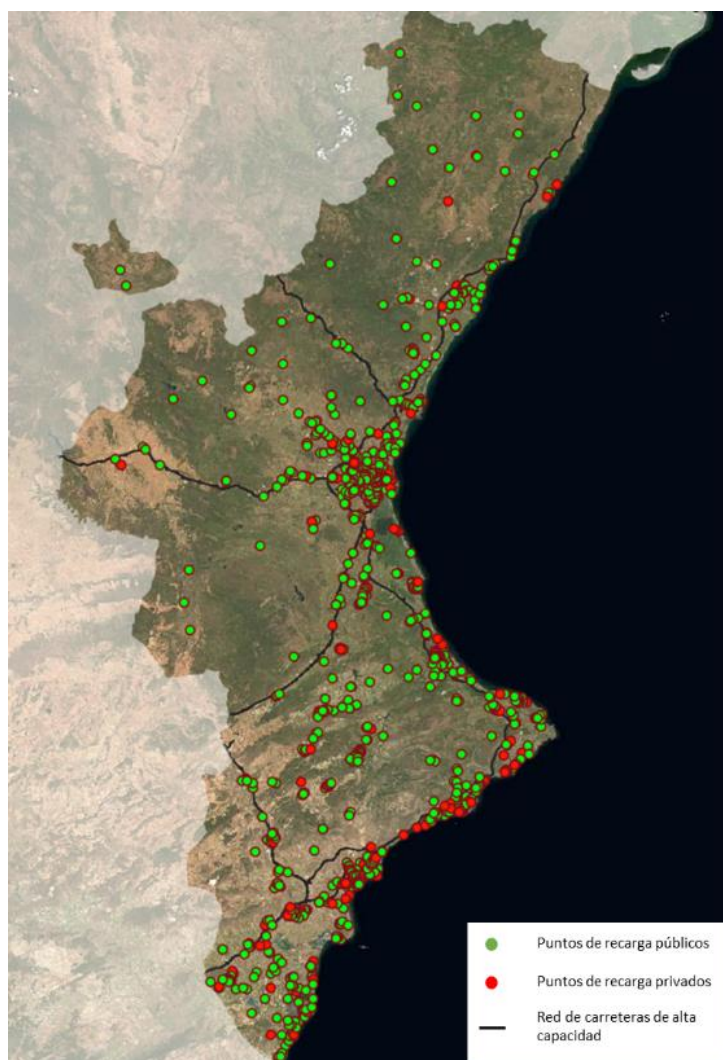


Ilustración 20. Puntos de recarga según titularidad. Fuente: elaboración propia a partir de Openchargemap.

Como se puede observar, entre los puntos de recarga registrados y contabilizados abundan más aquellos de uso público. Pese a ello, los de uso privado son más abundantes en la costa alicantina que en el resto del territorio (a excepción de València ciudad).

2.5 Resultados de participación

En este apartado se procede a realizar un ejercicio de detalle a partir de grafismos elaborados con el conjunto de respuestas derivadas de las consultas realizadas a los distintos grupos preestablecidos, distinguiendo por un lado los **destinos** y por otro el **sector turístico**.

En ambos casos, se ha realizado el mismo procedimiento por el que se han diseñado una batería de preguntas para la obtención de valoraciones cuantitativas y cualitativas, es decir la extracción y transmisión de conocimientos de actuales o potenciales agentes desarrolladores de la movilidad eléctrica, tanto para sus líneas de negocio y mejora de la eficiencia productiva (sector privado) y la promoción de territorios (Oficinas de Turismo u Oficinas de Información Turística (OIT)) como para la democratización del acceso a la electrificación y el liderazgo de las inversiones (municipios y otros entes administrativos) y la accesibilidad de espacios de interés turístico (Parques Naturales).

En este punto, es reseñable que los mencionados agentes han realizado sus aportaciones en cuestionarios consensuados en su contenido por el ente contratante y las aportaciones de otros grupos técnicos, buscando perfilar de forma concisa las temáticas que se buscan tratar en la presente investigación.

Destinos

Municipios y otros entes administrativos

Con respecto a las entidades locales que han sido sujeto de consulta, se procede a obtener una visión, primeramente, más general a nivel territorial, ya que estas mantienen una visión más desarrollada independientemente de la titularidad, privada o pública, de los esfuerzos llevados a cabo en materia de electrificación. Además, y como se ha mencionado anteriormente, también mantienen un importante liderazgo en el establecimiento de nuevas estrategias de innovación urbana y territorial en las que, en una primera fase de desarrollo, el desembolso económico, así como los requerimientos técnicos, resulta elevado y poco atractivo para el sector privado, que puede aludir a problemáticas de incertidumbre.

Resulta fundamental aprehender en qué situación se encuentran las corporaciones locales en cuanto al desarrollo de políticas encaminadas a la mejora de su modelo de movilidad en cuanto a los parámetros de eficiencia, sostenibilidad y resiliencia, así como de accesibilidad, actualización y operatividad integrada. Esta lectura resulta de elevada importancia tras las consecuencias de la pandemia de la COVID-19 que se han mantenido sobre la movilidad de personas y mercancías en las urbes y territorios, especialmente debido a la alteración de flujos a causa de restricciones de tránsito y menor volumen de la movilidad cotidiana. En la actualidad y tras una progresiva recuperación de los niveles de actividad económica y productiva prepandémicos, la movilidad es uno de los ejes estratégicos dispuestos en el programa europeo NextGenerationEU, el mayor instrumento de estímulo económico jamás financiado por la Unión Europea, en respuesta a la crisis sin precedentes causada por el coronavirus. El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, herramienta financiera de reparto de los fondos europeos en cada estado miembro bajo las directrices de la Comisión Europea (CE), se traduce en el caso español en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), el cual se orienta a lograr un crecimiento sostenible e inclusivo mediante una estrategia consistente y coordinada, desde el punto de vista temporal y, también, en relación con el conjunto de instrumentos de política económica nacionales y comunitarios de forma agregada al NGEU.



Ilustración 21. Estructuración de los cuatro ejes estratégicos transversales y de las diez políticas palanca establecidas en PRTR. Fuente: MICINN.

De forma concreta, la movilidad es uno de los 30 componentes que configuran cada una de las políticas palanca. Se encuentra en la Política I. de *Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura*, recibiendo la denominación de 1. *Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos*. De forma combinada, se vincula a la Política V. de *Modernización y digitalización del tejido industrial y de la pyme, recuperación del turismo e impulso a una España nación emprendedora* con el componente 14. de *Plan de modernización y competitividad del sector turístico*.

En consecuencia, en los últimos meses las distintas administraciones han podido desarrollar numerosas herramientas para la obtención de dichos fondos vía Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, siendo grandes protagonistas en las nuevas estrategias para la adaptación al nuevo contexto socioeconómico y la consecución de metas estratégicas comunitarias.

A razón de la primera pregunta dispuesta para las 83 entidades locales participantes, todas ellas de categoría local en forma de entidad municipal o mancomunidad, esta ha buscado centrar la cuestión de la movilidad a partir de los esfuerzos realizados por dichas administraciones en cualquier aspecto que haya podido fomentarla, mejorarla, digitalizar o actualizarla.

¿Ha estado recientemente el sector turístico de su municipio sujeto a acciones y políticas que tenían como fin mejorar la resiliencia, sostenibilidad y eficiencia de su modelo de movilidad?

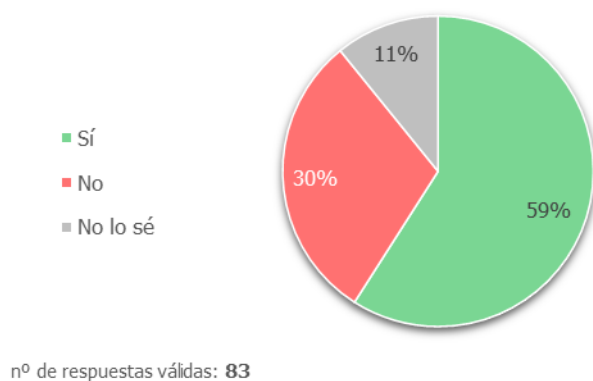
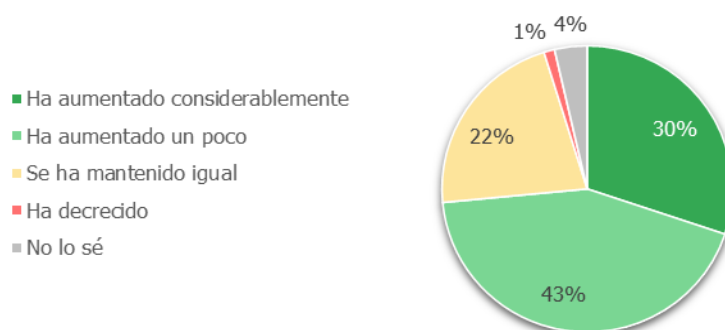


Ilustración 22. Resultados de la primera pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

En el 59% de los casos, sí se han llevado a cabo este tipo de medidas, mientras que en el 30%, por distintas motivaciones, estas no se han producido o, al menos, no han sido ejecutadas, aunque sí planificadas. Esta última cifra, atendiendo a que se tratan de municipios considerados como relevantes receptores de visitantes al mantener una importante atracción poblacional y turística, independientemente de su tamaño y contexto territorial, es llamativa. Corresponde, en buena medida, a municipios con escasa población comparativa a aquellos participantes con mayor peso poblacional y cuyo desarrollo de políticas de movilidad es limitado debido a problemáticas de financiación y capacidad técnica y experiencia institucional.

El impacto de la pandemia y otros fenómenos como la profunda alteración de las cadenas de suministro mundiales han ocasionado un importante efecto repunte en comparación con el ejercicio 2019 en cuanto a visitantes en los municipios preguntados. Tomando como referencia la pasada temporada estival de 2022, el 73% de las localidades han experimentado un crecimiento leve o elevado de visitas, mientras que solamente un 1% ha padecido dinámicas de decrecimiento. El alto volumen de ahorros en unidades familiares, la caída de las últimas restricciones pandémicas y el rápido impulso económico en toda la zona euro han permitido una respuesta mayoritariamente positiva en la recuperación del volumen turístico anterior a la COVID-19.

Tomando como referencia la pasada temporada estival de 2022 respecto a la de 2019 ¿en qué términos ha variado el flujo de visitantes a su localidad tras la apertura económica posterior al levantamiento de restricciones ante la pandemia de la COVID-19?

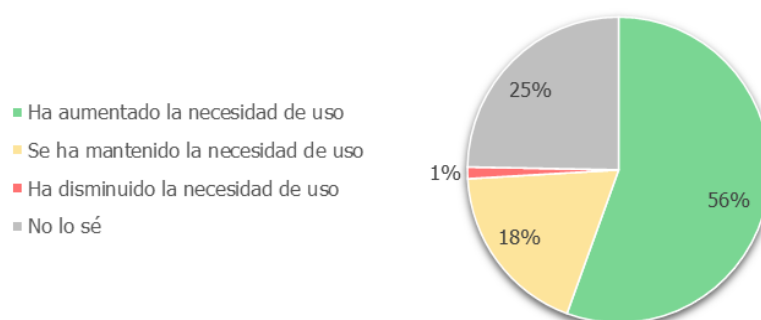


nº de respuestas válidas: 83

Ilustración 23. Resultados de la segunda pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

A su vez, una de las hipótesis de la presente investigación se centra en la vinculación entre el aumento de la actividad del sector turístico con un mayor requerimiento de uso de instalaciones de recarga para vehículos eléctricos tanto para gestores turísticos (empresas del sector) como para los propios visitantes. Esta consideración, situada en un contexto de electrificación generalizada de la movilidad, ya sea pública o privada, es fácilmente detectable en la tercera cuestión planteada a los municipios.

Y en cuanto a la percepción de la necesidad de uso de instalaciones de recarga para vehículos eléctricos tanto para gestores turísticos (empresas del sector) como para los visitantes, ¿esta ha variado?



nº de respuestas válidas: 81

Ilustración 24. Resultados de la tercera pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Para estos, en el 56% de los casos, se ha producido un aumento de la necesidad de uso de dichos espacios, mientras que para el 18% de las localidades se ha mantenido la demanda. En un 25% de los casos, se desconoce este parámetro, mayormente debido a la inexistencia de instalaciones de carácter público que permitan un mejor control y monitoreo de los flujos de uso.

De forma sumamente pareja a la primera pregunta presentada de si ha estado recientemente el sector turístico del municipio sujeto a acciones y políticas que tenían como fin mejorar la resiliencia, sostenibilidad y eficiencia de su modelo de movilidad, buena parte de estos, un 67%, señala mantener en la actualidad al menos 1 punto de recarga, con hasta el 5% con más de 30 distribuidos en distintas estaciones de carga eléctrica. Destacan, en este sentido, las ciudades costeras de mayor tamaño, mientras que aquellas ubicadas en espacios periurbanos, rururbanos y rurales copan el apartado de localidades sin presencia de puntos de recarga, representando el 31% del total.

Estas cifras muestran una necesaria activación de políticas de ampliación de la red de infraestructuras por todo el territorio, evidenciándose espacios moderadamente servidos por estos servicios mientras que en otros es inexistente e involucra una desventaja comparativa para el desarrollo, en este caso, de un modelo turístico sostenible e inteligente. La participación de las corporaciones locales en esta transformación es vital para la consecución de objetivos a medio y largo plazo que se adecúen los modelos a los nuevos requisitos y parámetros de sostenibilidad y eficiencia urbana y territorial.

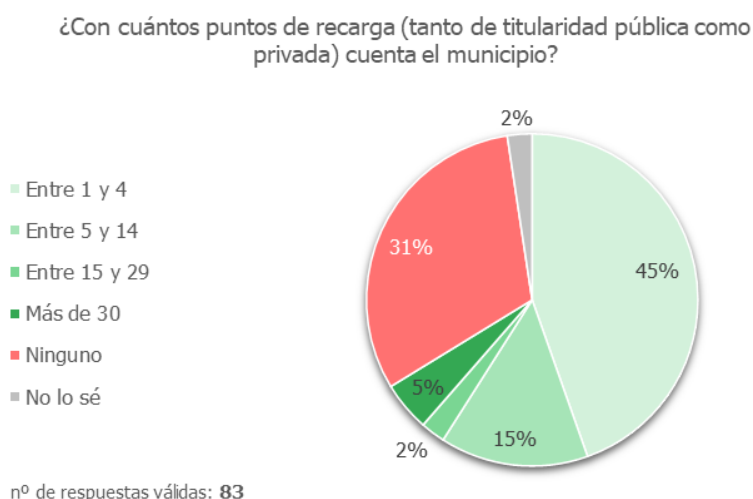


Ilustración 25. Resultados de la cuarta pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

La distribución espacial actual de dichos puntos queda recogida en la siguiente gráfica donde se han categorizado las respuestas a partir de su clasificación en distintos entornos donde mayormente se producen este tipo de instalaciones.

Alrededor del 40% de los municipios han venido situando los puntos de recarga, ya sea de titularidad pública como privada, en aparcamientos públicos y la vía pública. Es en este último lugar donde se producen las mayores implicaciones de adaptación urbanística debido a la involucración de las diversas redes de infraestructuras urbanas y a los procesos de transformación del espacio público urbano. Es, a su vez, el espacio de mejor accesibilidad para los vehículos eléctricos ya que corresponde al espacio que tradicionalmente se ha destinado al estacionamiento en superficie fuera de entornos perimetrados, como es el caso de párquines públicos. No obstante, esta implantación en la vía pública supone un reto para las ciudades y territorios en forma en la que se adapta al mantenimiento de los derechos de traslado seguro de las personas, buscando minimizar los efectos producidos por la instalación de elementos como cuadros y postes eléctricos que puedan obstaculizar el paso.

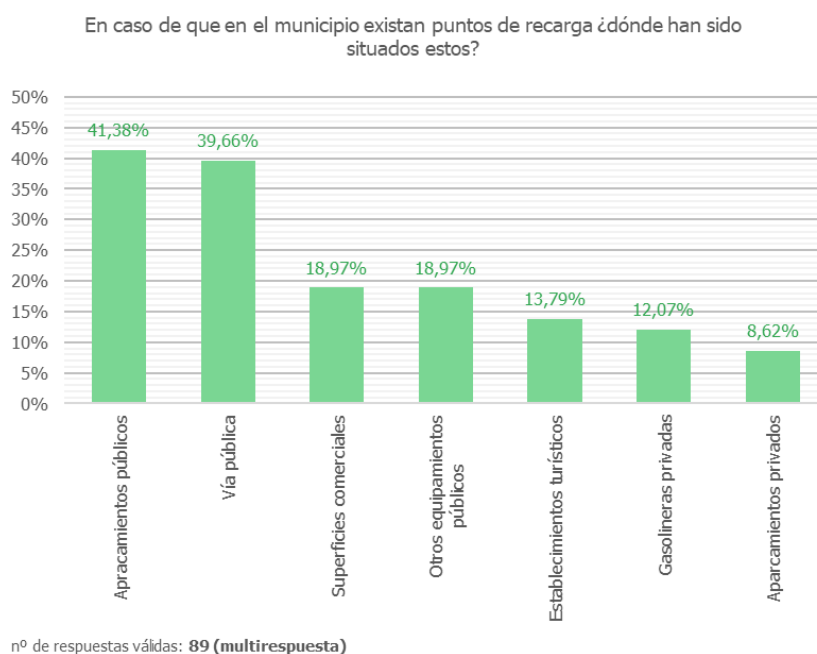


Ilustración 26. Resultados de la quinta pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Por otra parte, en torno al 20% de los municipios se pueden localizar puntos de recarga en superficies comerciales, mayormente en parkings y subterráneos, así como en otros equipamientos públicos no destinados al aparcamiento, como en centros sanitarios, deportivos o educativos. Según la constancia de estas entidades, menos del 15% de estas mantiene puntos en establecimientos hoteleros (13,79%), gasolineras (12,07%) y aparcamientos privados (8,62%). Al tratarse de cifras que buscan mostrar la existencia o no de este servicio, la extensión de la capacidad de abastecimiento de necesidades vinculadas a la recarga de vehículos eléctricos es todavía limitada, aunque, si bien es cierto, existe una consolidada diversificación de los espacios donde puede encontrarse.

Ahora bien, una dificultad añadida es la amplia diferenciación de tipologías de recarga existentes en la actualidad, haciendo posible la inaccesibilidad de determinadas personas usuarias, presentes o futuras, a determinados puntos de recarga que cuentan con especificades técnicas relacionadas con el modo y potencia de carga.

Asimismo, apenas el 12% de los municipios considera que existe una correcta variedad en cuanto a potencia y tipología capaz de atender la demanda, paulatinamente más diversa en cuanto a prestaciones. El 8% señala que la problemática se centra en la potencia, pudiendo ser, en ciertos casos, la limitación para la adaptación del contrato de potencia contratada con las empresas suministradoras un impedimento para acelerar las instalaciones adaptándose a una creciente demanda cada vez más precipitada. Destaca un tercio de los encuestados que no especifica su valoración alrededor de esta cuestión, así como que un 45% señala que no existe variedad de ninguno de los dos tipos.

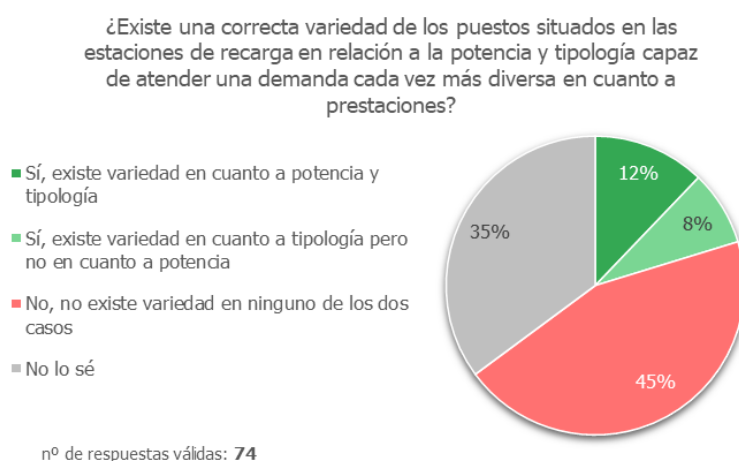


Ilustración 27. Resultados de la sexta pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Seguidamente, la distribución de la titularidad de los puntos de recarga es ciertamente desequilibrada, pudiendo detectarse el ya mencionado liderazgo de iniciativas del sector público en el desarrollo de medidas que, en primera instancia, y hasta una mayor cobertura y difusión, pueden considerarse disruptivas y, al mismo tiempo, riesgosas para la inversión privada.

De este modo destaca que el 47,44% de los municipios cuentan con puntos de recarga eléctrica de titularidad pública en un número que oscila hasta los 4 totales, mientras que esta cifra se reduce hasta un 16,67% en el caso de que se traten de puntos privados (no contabilizándose aquellos relativos a domicilios y otros espacios individuales). En cuanto a cifras totales superiores, estas resultan más parejas y oscilan entre el 8,97% y 6,41% en caso de tratarse de entre 5 y 9 puntos y más de 10 públicos, respectivamente, y entre el 10,26% y el 5,13% en caso de ser privados. Junto a ello, la cifra de municipios que no cuentan con ningún punto privado supera el 30%, mientras que en el caso de instalaciones públicas esta cifra se reduce hasta el 26,92%.

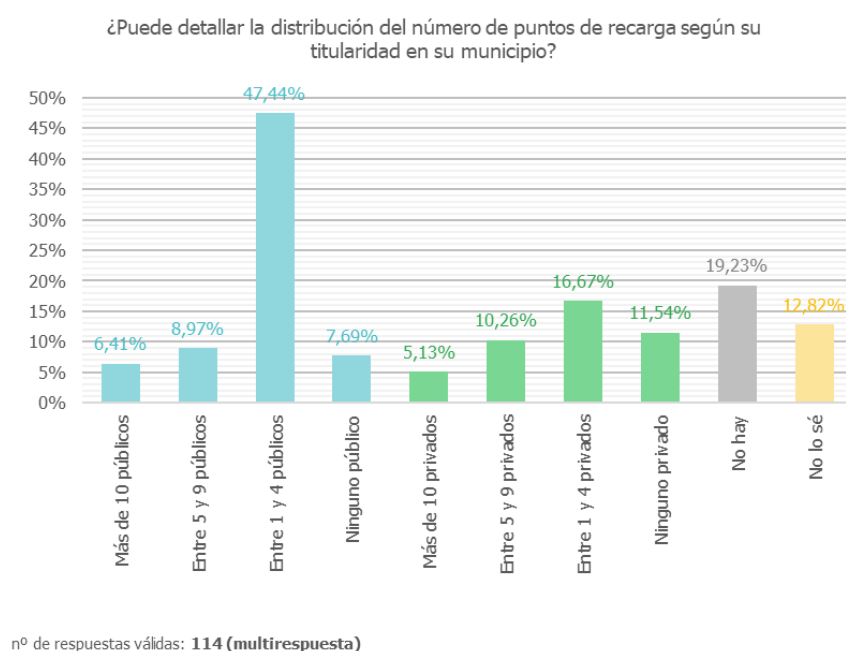


Ilustración 28. Resultados de la séptima pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

En cuanto a la tipología concreta de los puntos de recarga, resulta fundamental su conocimiento distribuido a lo largo del territorio para definir estrategias de implantación

equilibrada, buscando diversificar una oferta cada vez más compleja y con mayores ratios de inmediatez y accesibilidad. No obstante, para más de la mitad de los municipios que cuentan con al menos un punto de recarga, un 53,62%, se desconoce qué grado de implantación mantiene para cada una de las categorías. En todo caso, en un 18,64% de los casos, se encuentra establecido uno o varios puestos de carga estándar, habitualmente vinculados a conectores de corriente monofásica y que corresponden a una duración considerable para que la carga en batería supere el 80%, rango en el que buena parte de fabricantes automovilísticos indican como óptimo para el vehículo privado. La carga rápida no alcanza el 15% del total de puestos, indicando, todo ello, unas ratios de velocidad de recarga penalizadora para quien requiere una cierta prontitud, especialmente en caso de situarse en puntos intermedios a lo largo de rutas de viaje.

Es reseñable indicar que apenas el 1,45% de los municipios cuenta con cargas súper-rápidas, aquellas mejor valoradas por vehículos de alta potencia.

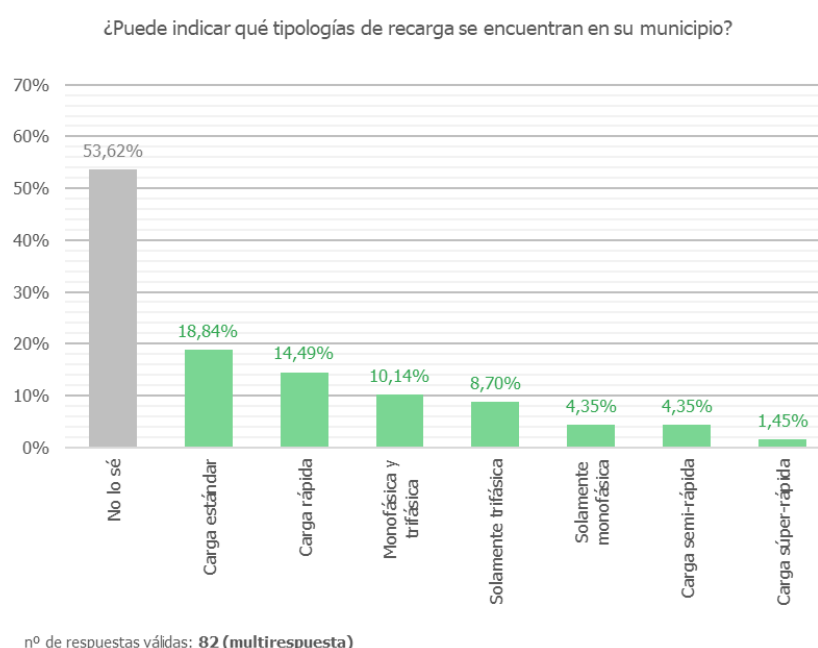


Ilustración 29. Resultados de la octava pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Por su parte, el régimen de pago, pese a no ser un elemento ampliamente conocido por buena parte de los municipios encuestados (el 39% de las respuestas válidas recogidas

señalan desconocimiento sobre la temática tratada), puede ser clasificado mayoritariamente bajo una lectura donde la acción de recarga puede beneficiarse de procesos de gratuidad o, al menos, aplicación de descuentos y beneficios, siendo las propias corporaciones locales intermediarias. Esto puede ser un reclamo añadido a la propia experiencia turística de territorios, ya que la búsqueda de puntos de recarga gratuita puede ser motivo de desvío en rutas preestablecidas, o mismamente diseñadas para tal fin.

De hecho, se trata de una medida que atañe a los modelos de venta de los propios fabricantes ya que, incluso, algunos de ellos realizan ofertas promocionales que permiten a sus clientes beneficiarse de una suscripción gratuita a redes de recarga conveniadas, esencialmente, con otras marcas del sector comercial, como centros comerciales y supermercados, y del sector hostelero y de ocio, como cadenas de restauración, por ejemplo. Son estos fabricantes los que pueden ofertar la recarga de su propia flota de coches eléctricos, extendiéndola a otras marcas automovilísticas donde existan acuerdos de cooperación. Este punto ha venido cobrando importancia desde el inicio de la electrificación de la movilidad como modo de aumentar la red de puntos de recarga a partir de esfuerzos privados en lugares donde la acción pública había venido siendo escasa o nula. Sin embargo, también son las administraciones públicas las que directamente bonifican el coste de sus puntos de recarga eléctrica, aunque de forma previsible este fenómeno irá en descenso con el paso del tiempo debido a una menor necesidad de atracción de un sector cada vez más maduro y avanzado que se desarrollará, principalmente, con financiación privada.

¿Qué régimen de pago mantienen los puntos de recarga en su municipio?

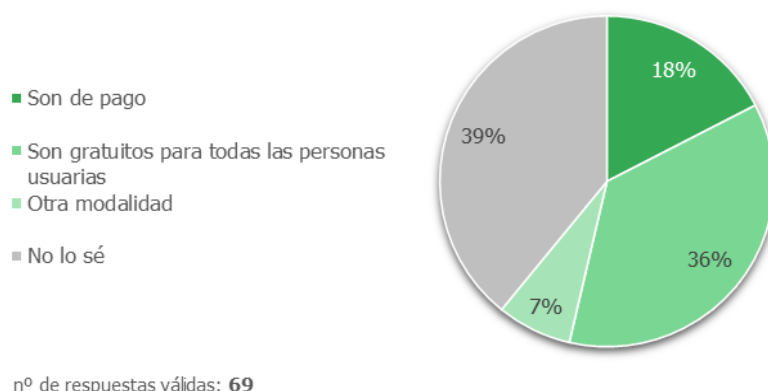


Ilustración 30. Resultados de la novena pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

En el caso de los municipios consultados, con 69 respuestas obtenidas, el 18% de los puntos son de pago, mientras que el 36% son gratuitos para todas las personas usuarias.

Acercando el estado de la electrificación de la movilidad a los destinos turísticos, realizando una categorización concreta para desarrollar la detección de parámetros, destaca que el 60,34% de los municipios que declaran mantener puntos de recarga lo hacen en equipamientos públicos de cualquier tipo. Mientras que un 24,14% los sitúan en zonas comerciales y de ocio, un 18,97% en áreas de descanso y servicio, un 12,07% en zonas hoteleras, un 3,45% en playas y solamente un 1,72% en zonas industriales de la ciudad. Por el contrario, no existen puntos de recarga en ninguno de estos municipios ubicados en espacios naturales de interés, situación que torna de forma compleja la accesibilidad del turismo que tiene como fin la sensibilización y visita de este tipo de lugares, como será observable en el punto de tratamiento del escenario que afrontan los Parques Naturales de la Comunitat.

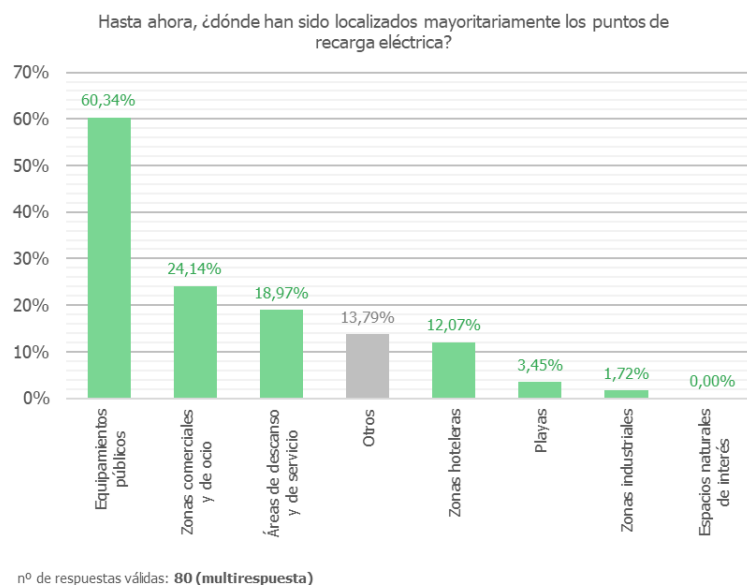


Ilustración 31. Resultados de la décima pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Pese a todo ello, las fuentes consultadas, en el 89% de los casos, sí consideran que se tratan de localizaciones estratégicas, mientras que solamente el 9% considera lo contrario.

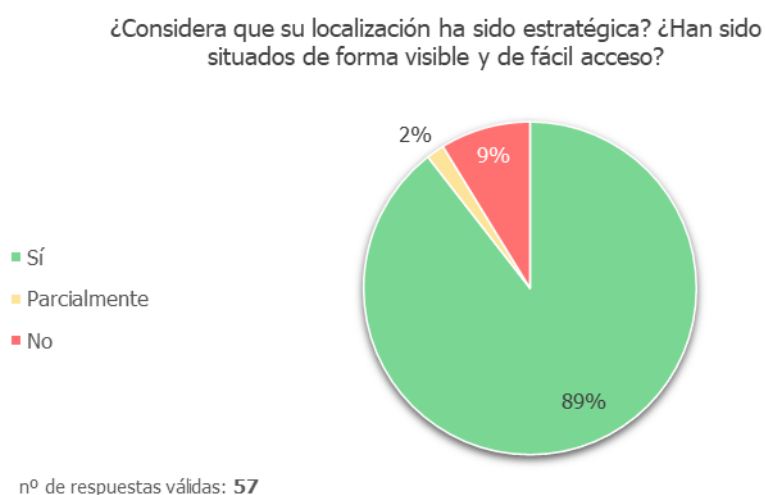


Ilustración 32. Resultados de la decimoprimera pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

En cuanto a las previsiones de futuro, los municipios consideran en mayor medida que se requiere de una ampliación estructural y ciertamente continuada de los puntos de recarga.

No obstante, y como se muestra en la siguiente figura, en las previsiones actuales sí resulta necesario, bajo su criterio, ampliar la red para satisfacer la demanda vigente.

Esta, a partir de esta aseveración, puede encontrarse infradotada produciendo una desincentivación para la acción privada de la electrificación particular, la cual está estrechamente vinculada al sector turístico, como por ejemplo personas viajeras que realizan sus trayectos en vehículo privado y requieren de puntos de recarga externos, o al propio sector privado en sus líneas de negocio, como puede ser la flota de vehículos eléctricos de una empresa turística que realiza desplazamientos a lo largo del territorio.

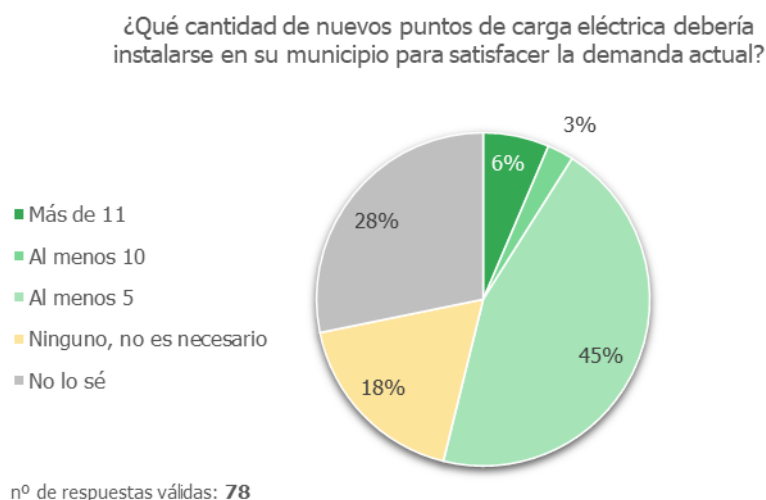


Ilustración 33. Resultados de la decimosegunda pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

En este caso, de entre las 78 respuestas válidas, el 6% requiere la instalación urgente de más de 11 puntos de recarga en su municipio, cifra que viene acompañada de la necesidad de que esta implementación se haga de forma calibrada y distribuida en el mismo además de haber de atender a las zonas prioritarias de actuación donde mayor atracción diaria se produce, especialmente durante la temporada estival. Un poco menos del 50%, el 45%, requiere de al menos 5 nuevos puntos de carga, mientras que el 18% indica que no es necesaria dicha inmediatez, quedando mayoritariamente en

razonamientos de planificación y previsión estratégica siguiendo parámetros de concordancia con otras políticas sectoriales. Anteriormente, se ha comentado la necesidad de que el sector público y, en este caso, las corporaciones locales, lideren las iniciativas de electrificación de la movilidad de forma demostrativa y tractora para la atracción y generación de impulsos para el desarrollo de proyectos privados generalizados. Hasta ahora, este ha venido siendo el paradigma de la Comunitat Valenciana donde, municipios de distinto peso poblacional, han establecido los fundamentos para la evolución de la red de infraestructuras que deben satisfacer la electrificación de un parque automovilístico todavía con gran influencia de la mecánica térmica.

Sin embargo, son múltiples las desventajas que un ayuntamiento ha de afrontar en el momento de realizar instalaciones de puntos de recarga, señalando el 80,25% de ellos problemáticas de financiación, mayormente debido a la dificultad de repercutir a corto y medio plazo el desembolso efectuado en las arcas municipales y la falta de crédito disponible. Seguidamente y de forma destacable, el mantenimiento posterior de los equipos supone un problema para el 56,24% de los municipios, especialmente aquellos más pequeños que buscan priorizar la intervención pública para solventar la falta de interés del sector privado en entornos rurales o de poco tráfico de vehículos, y que, al mismo tiempo, reúnen equipos técnicos de reducido tamaño y con menor experiencia.

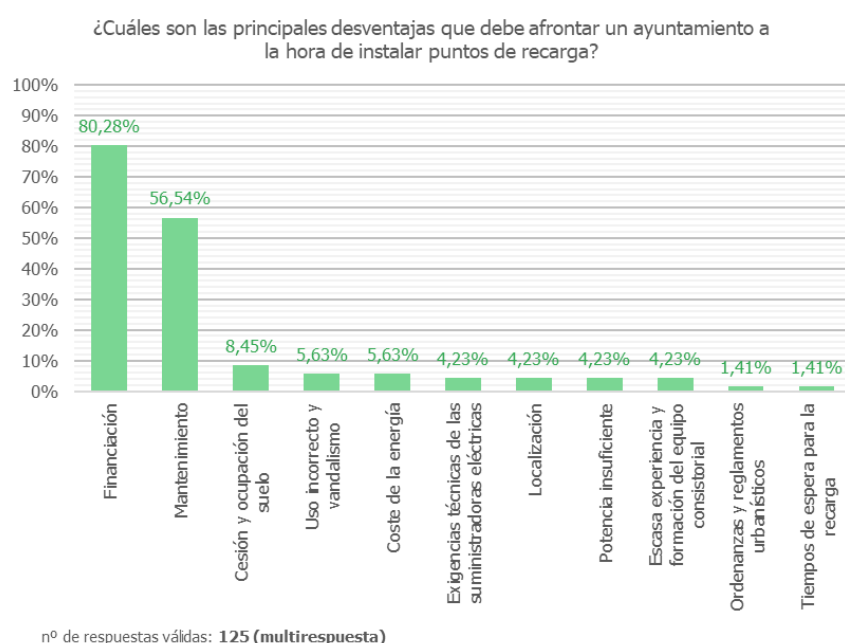


Ilustración 34. Resultados de la decimotercera pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Otras problemáticas detectadas para la instalación de puntos de recarga desde las entidades públicas locales es la cuestión de la cesión y ocupación del suelo con un 8,45% de incidencia, seguido del uso incorrecto y el vandalismo de los equipamientos y del coste de la energía, con el 5,63% ambos, pudiendo en este último punto influir en las políticas sobre gratuidad de la recarga. Por el contrario, aspectos como la localización o la potencia eléctrica insuficiente atienden ratios inferiores.

Con todo, los esfuerzos por estandarizar el modelo de movilidad eléctrica dentro del sector turístico mantienen una elevada repercusión, desde el punto de vista de los consistorios, en múltiples ámbitos urbanos y económicos. De esta forma, casi un 40% de los encuestados considera probable que se retroalimentará a su vez la movilidad eléctrica personal al ampliarse la red de infraestructuras de recarga. El 26,56% señala la generación de beneficios socioeconómicos por el aumento de visitantes atraídos por estas políticas, el 12,50% considera que se produce una mejora de la imagen consistorial respecto a su sensibilidad ambiental y un claro avance de la experiencia turística. De forma más minoritaria, también se considera la posibilidad de que se reduzcan las emisiones contaminantes, una mejor conectividad y cohesión territorial y la atracción de turistas con mayor poder adquisitivo, todas ellas con una incidencia de respuesta de menos del 5%.

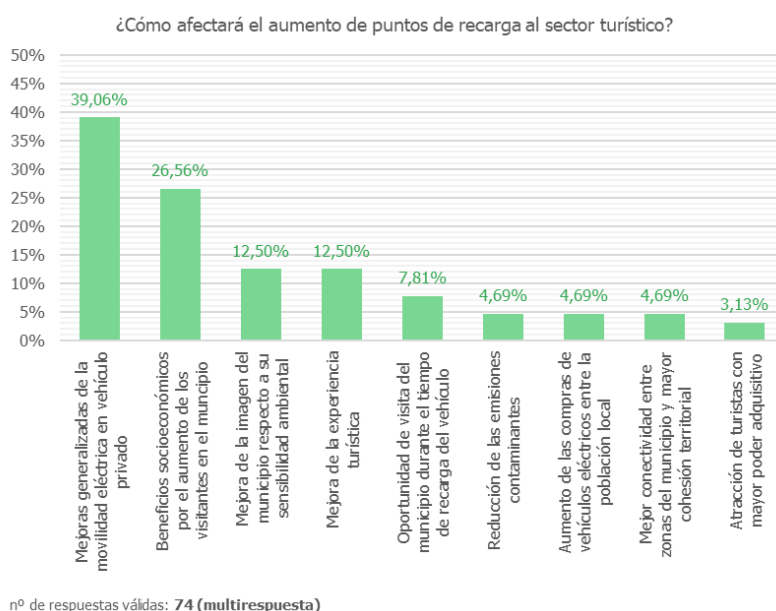


Ilustración 35. Resultados de la decimocuarta pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Atendiendo a comentarios previos sobre experiencia turística y calidad de prestación del servicio, resulta reseñable que en buena parte de los municipios no se han llevado a cabo, en aquellos en los que existen puntos de recarga en la actualidad, medidas para la mejora de los servicios de atención y asistencia a la persona usuaria de los mismos. No siendo excluyente, el 30,61% ha ejercido políticas a partir de aplicaciones y mejoras tecnológicas, como por ejemplo aplicaciones específicas, ya sean compartidas en plataformas en línea o no, integración en los visores y geoportales municipales o actualización y mejora de los sistemas de pago, mientras que el 12,24% han realizado campañas en base a planes de difusión, sensibilización y formación. Por otra parte, el 16,33% considera que sí ha realizado tareas, pero no han sido concretadas, mientras que el 4,08% señala que lo han realizado mayormente, correspondiéndose este dato habitualmente a campañas planeadas dentro de un marco de trabajo consistorial, pero sin haber sido ejecutadas todavía dentro de su calendarización.

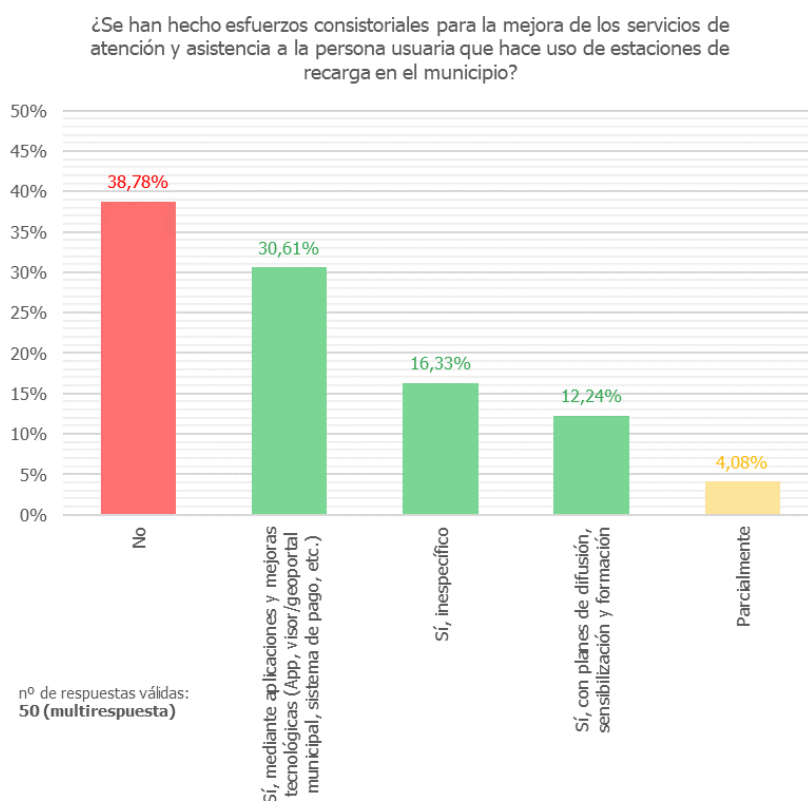


Ilustración 36. Resultados de la decimoquinta pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Pese a todo ello, en su mayor medida los municipios no cuentan con los recursos financieros propios suficientes para hacer frente al reto de la electrificación del transporte relacionado con la actividad turística, con una incidencia del 82% que lo asevera.

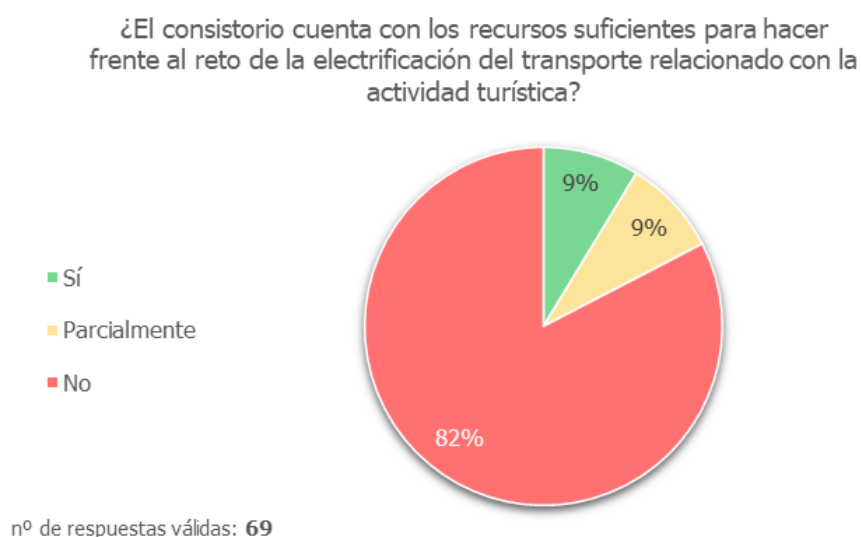


Ilustración 37. Resultados de la decimosexta pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

A su vez, tanto aquellos municipios que sí mantienen la capacidad como aquellos que lo hacen parcialmente se sitúan en un 9%, mostrando una clara necesidad de abordar esta problemática desde la cooperación entre administraciones, manteniendo y ampliando canales de financiación directa a los municipios, aquellas entidades conocedoras de las mayores dificultades del territorio y de la población debido a su cercanía institucional.

De la misma forma que se han realizado en determinados municipios amplias campañas de difusión y sensibilización de los agentes y sectores implementados en el territorio, otros tantos han procedido a integrar la política de electrificación de la movilidad en su planificación estratégica municipal de carácter turístico.

En consecuencia, hasta el 46% de los municipios valoran como pertinente, cuando no lo han realizado ya, la integración de dichas políticas en el oportuno Plan de Sostenibilidad Turística. En ciertas localidades, han sido incluidas como uno de los ejes estratégicos de dichos documentos, ya activados y en desarrollo.

¿Resulta viable y adecuado, en su caso, introducir acciones relativas a la movilidad eléctrica en el oportuno Plan de Sostenibilidad Turística del municipio como vía que facilite la obtención de subvenciones?

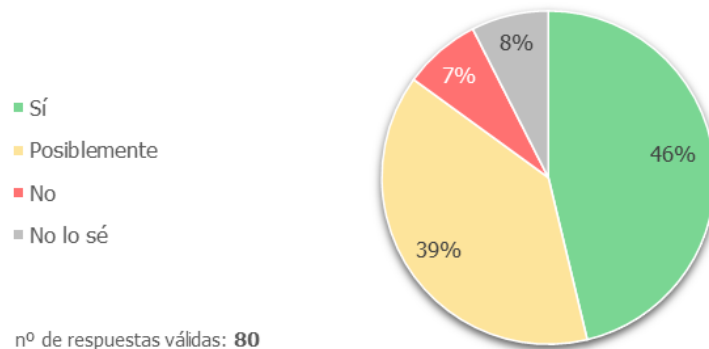


Ilustración 38. Resultados de la decimoséptima pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Por su parte, el 39% de los municipios encuestados señalan que se trata de una posibilidad a explorar y el 7% no lo consideran oportuno aludiendo, mayoritariamente, a su incompatibilidad con su entendimiento de las políticas de sostenibilidad urbana como una estrategia que no contempla el vehículo privado como una herramienta clave para la transformación de ciudades.

Además de puntos de recarga aptos para automóviles, ¿existen otros destinados a otros medios de transporte como motocicletas, bicicletas o patinetes eléctricos?

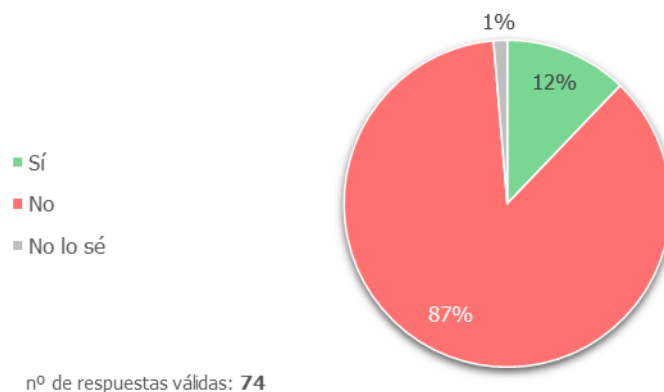


Ilustración 39. Resultados de la decimoctava pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

A nivel de intermodalidad y desarrollo de otros modos de transporte electrificados, la generación de alternativas ante el coche eléctrico es todavía minoritaria y especialmente exigua. Casi nueve de cada diez municipios no han desarrollado puntos de recarga más allá de los destinados al vehículo privado. Solamente el 12% ha efectuado dichas medidas y, en la mayoría de los casos, corresponden a puntos destinados a estacionar la red de alquiler de bicicletas públicas o a la concesión de espacios para la recarga de motocicletas privadas dentro de planes de alquiler de empresas privadas.

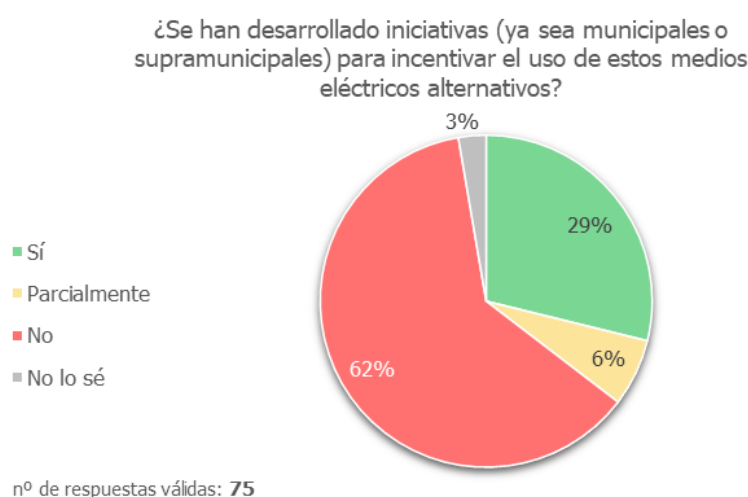


Ilustración 40. Resultados de la decimonovena pregunta del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

De forma pareja, una mayor proporción de municipios ha desarrollado iniciativas para incentivar el uso de estos medios eléctricos alternativos (ya sean provenientes de disposiciones municipales o supramunicipales (normalmente de carácter autonómico o provincial bajo la gestión de las Diputaciones) que aquellos que han llevado a cabo medidas efectivas como su instalación. En total, el 35% de los municipios han aplicado dichas iniciativas de forma completa o parcial, aunque estas han podido resultar únicamente en campañas de sensibilización y difusión de estas formas de moverse y trasladarse por la ciudad sin haber alcanzado a instalarse puntos de recarga y otras infraestructuras asociadas a la red eléctrica.

Parques Naturales

En el caso del otro agente dentro del grupo de destinos turísticos, los Parques Naturales, se refleja, entre otros, la relevancia de la democratización en el acceso a la red de infraestructuras básicas para la electrificación de la movilidad en entornos que se encuentran en puntos de partida más desfavorables que aquellos con mejor conectividad y servicios urbanos con el fin de garantizar una mejor y mayor cohesión territorial.

Como se ha comentado anteriormente en el apartado de municipios, las zonas de la Comunitat situadas en el interior de la región son aquellas con menor cobertura del servicio prestado por puntos de recarga eléctrica para vehículos, mostrándose también en las cartografías presentadas en el 2.4 de la *Red de infraestructuras de recarga*. Igualmente, entornos naturales de difícil acceso para modos de transporte no motorizados o privados, son sujeto de esta carencia de servicio, dificultando la promoción turística de los Parques Naturales de la Comunitat València, por ejemplo, y de otros lugares de alto valor natural, independiente de la presencia de figuras de protección, respecto a una movilidad eléctrica basada en el vehículo privado.

En la actualidad, la presencia de puntos de recarga para vehículos eléctricos es nula dentro de un marco geográfico propio. Es decir, no ostentan ningún puesto dentro de sus instalaciones y entorno inmediato, aunque en determinados casos se puede encontrar alguno en las cercanías de sus principales accesos, ya sea de titularidad privada o pública, especialmente en los PPNN próximos a la costa y a zonas urbanas.

Estos contactos se han traducido en entrevistas vía correo electrónico con cuestiones preestablecidas y otros parámetros trabajados de forma espontánea resultando en información generada ad hoc para la presente investigación. También, se han dispuesto entrevistas personalizadas vía telefónica y otros recursos telemáticos con diferentes cargos de la red de Parques Naturales de la Comunitat Valenciana. La indagación principal que ha estructurado en buena parte las cuestiones tratadas es la red de infraestructuras de recarga, su estado actual y sus posibilidades de mejora y ampliación.

Como se puede observar en el desglose de la tabla de las próximas páginas, en ninguno de los 15 PPNN de la CV consultados de un total de 21 mantiene un punto de recarga en la actualidad. Esta aproximación se ha realizado, mayormente, a partir de los Centros de Interpretación (CI) o Centros de visitantes de los mismos, espacios con un mínimo infraestructural necesario para la instalación de los puestos. Al tratarse de entornos

naturales, no resulta viable su instalación en la mayor parte del espacio que ocupan. Incluso, en algunos de estos Parques no se cuenta con espacio reservado para el aparcamiento ni con edificaciones específicas para el desarrollo de tareas como la gestión administrativa del lugar o la recepción de visitantes. Por tanto, en determinados casos, en la actualidad no resulta previsible la instalación de puntos de recarga debido a la falta de espacio físico específico para tal fin.

Otro aspecto por considerar es la capacidad eléctrica de la red que abastece los centros construidos que albergan espacio para la instalación. Mayoritariamente, esta no es apta para la conexión de puestos debido a su alto consumo y a los elevados requisitos técnicos de instalación. En ciertos casos, los espacios construidos se abastecen a partir de redes eléctricas de autoconsumo con energía fotovoltaica, lo cual requiere una inversión paralela en caso de no proceder a la conexión de la red eléctrica general.

Del total de 15 Parques, únicamente 4 de ellos tienen una posibilidad mediata de conectar puntos de recarga eléctrica, incluyendo las posibles limitaciones técnicas. El resto, ya sea bien por motivos de capacidad de abastecimiento energético de la red actual o bien por la inexistencia de esta, no mantienen esta opción según los comentarios recibidos de los interlocutores consultados. En otros supuestos, como también ocurre con los espacios destinados a las Oficinas de Turismo más adelante explicados, se puede barajar la posibilidad de que, debido a la cercanía de aparcamientos e instalaciones derivadas destinados a otros propósitos ajenos a la recepción de visitantes a los PPNN, se establezcan dinámicas de cooperación con el fin de obtener sinergias positivas.

Con todo, la mayoría de espacios consultados mantienen una extensión y superficie disponible considerable para la introducción de infraestructuras de recarga eléctrica, las cuales pueden ser profundizadas y alcanzar otros modos de transporte para confluir con estrategias turísticas ya elaboradas por la Generalitat Valenciana, como son las políticas de cicloturismo, mototurismo o el programa de dinamización turística rural recientemente aprobado conocido como *RUTA99 Avant*. Estas áreas delimitadas corresponden a párquines que, en mayor o menor medida, se encuentran ya acondicionados para la recepción de vehículos de motor térmico. Se trata de colocar a los entornos naturales consolidados de la Comunitat Valenciana como actores centrales de la electrificación de la movilidad distribuida y equitativa por el territorio, manteniendo un papel central para la dinamización económica de buena parte de entornos rurales.

Parque Natural	Aparc.	Superficie aparcamientos	Capacidad / Aforo aparcamientos	Existencia puntos de recarga/posibilidad conexión	Puntos recarga	Posibilidad conexión
Parque natural Serra Gelada y su entorno litoral		Aparcamiento asfaltado: 1.905 m² Aparcamiento no asfaltado: 2.705 m² .	Aparcamiento asfaltado: 56 automóviles (2 PMR) 6 Motos Aparcamiento no asfaltado: 80-100 vehículos (EST) .	NO. NO. C.I. Faro de l'Albir abastecido con placas solares.		
Parque natural Sierra de Espadán		NO. Se utilizan las plazas de la vía pública (C.I. situado en el centro urbano).	-	NO. Sí posibilidad de conectar por cable al centro de visitantes desde la calle a una distancia aproximada de 15 metros ; la alimentación del CdV es mediante energía eléctrica.		
Parque Natural de La Mata-Torrevieja		Aparcamiento (titularidad no clara) 3.000 m2 (EST) .	(+) 100 vehículos (EST) .	NO. NO. El C.I. se alimenta mediante tendido eléctrico.		
Parque Natural Penyagolosa		Aparcamientos: 1.175 m² .	-	NO. NO. C.I. se alimenta por una instalación fotovoltaica propia situada a más de 150 m de dichas zonas de aparcamiento. Está previsto traer la energía eléctrica, pero eso puede tardar más de un año.		
Parque Natural de la Serra de Mariola		Aparcamiento C.I.: unos 2.000 m2 (EST) .	80 - 90 vehículos.	NO. Punto de recarga en la pl. del pueblo d'Agres, a 550m del Convento.		
Parc Natural de la Font Roja		70 plazas para vehículos y 1 plaza de autobús.	Ver en el documento la "ocupación del aparcamiento del Santuario junto al Centro de Visitantes (Histórico desde 2015 a 2020)". El máximo fue de 349 en los festivos de octubre de 2019.	NO.		
Parque Natural de la Tinença de Benifassà		Aparcamientos C.I.: 160 m², 650 m² i 488 m² .	-	NO. Sí posibilidad de conectar a la red eléctrica con previa petición al ayuntamiento.		
Parque Natural El Fondo		Aparcamiento: 4.575,9 m² .	Sin información.	NO. Sí posibilidad de tenerlos, ya que en el mismo aparcamiento del Parque hay un transformador de luz. El C.I. dispone de instalación fotovoltaica en el tejado del edificio y también tendido eléctrico.		

Parque Natural Puebla de San Miguel		NO zona delimitada de aparcamientos de vehículos.	-	NO.		
Parque Natural del Turia		NO aparcamientos cercanos, acceso restringido salvo a vehículos autorizados. Aparcamientos zona urbana de Vilamarxant a 1,1 km del C.I.: 5.000 m2 .	-	NO. Aparcamiento supermercado Consum , existen varios puntos de luz para recargar.		
Parque Natural Chera - Sot de Chera		NO. Se utilizan las plazas de la vía pública (C.I. situados en los centros urbanos).	-	NO , ninguno de los C.I. dispone de ningún punto de recarga de vehículos eléctricos.		
Parque Natural Prat de Cabanes-Torreblanca		Aparcamiento.	10 vehículos + 1 PMR.	NO. Sí. posibilidad de conexión a la red eléctrica.		
Parque Natural Serra d'Irta		Aparcamiento.	10 vehículos + 1 PMR.	NO. NO , el C.I. funciona con placas solares y un grupo electrógeno de apoyo.		
Parque Natural Salinas de Santa Pola		Aparcamiento ruta del Pinet de 200 m² Aparcamiento C.I. de 270 m² .	Sin información.	NO. Distancia de la zona del aparcamiento al punto de luz más próximo (en el CI): 30 m. Alimentación CI: tendido eléctrico.		
Parque Natural del Penyal d'Ifac		Aparcamiento exclusivo vehículos autorizados (servicios del Parque y PMR acreditados): 500 m² .	Sin información.	NO. Conexiones próximas CdV i C.I. (100 m.), y quizás en el antiguo depósito de agua (60 m.).		

	Aparcamiento disponible en las propias instalaciones de recepción de visitantes
	Aparcamiento disponible en los alrededores (vía pública) de las instalaciones de recepción de visitantes
	Sin aparcamiento disponible en las instalaciones ni en los alrededores

Tabla 9. Síntesis del estado de la movilidad eléctrica en los PPNN de la Comunitat Valenciana. Fuente: propia.

Sector turístico

Sector privado

El sector privado es uno de los dos agentes que conforman el grupo del sector turístico clasificado en la presente investigación y que es entendido desde el prisma económico y productivo dentro de un contexto de lucro en el desarrollo de una actividad concreta y especializada concomitante a lo turístico. Es asimismo un actor trascendental para la continuación y extensión del esfuerzo iniciado por el sector público. Habiéndose mejorado las perspectivas de financiación e inversión de la electrificación de la movilidad en los últimos años, especialmente con el comienzo de las grandes estrategias de financiación estatal vía autonomías como es el caso de los programas MOVES, el sector privado supone una necesaria pieza en el engranaje de desarrollo de dicho proceso de transformación del paradigma del transporte y del turismo en la Comunitat Valenciana.

Así lo demuestra la primera cuestión tratada con las decenas de empresas consultadas dentro del Plan MOVESTUR CV. El 53% de las empresas consideran que la participación conjunta del sector privado en la electrificación de la movilidad en el sector turístico es altamente necesaria, mientras que el 26% y el 15% lo consideran necesario o algo necesario, respectivamente. Únicamente el 6% de las entidades privadas consultadas no lo consideran necesario.

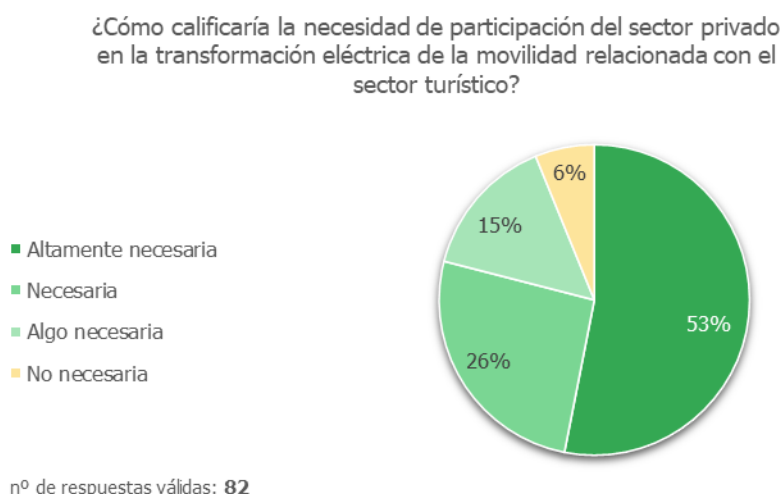


Ilustración 41. Resultados de la primera pregunta del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Esta aseveración se debe, principalmente, a que su línea de negocio no requiere de electrificación, bien porque no prestan servicios físicos ni operan presencialmente o bien porque estratégicamente no lo consideran primordial a medio y largo plazo.

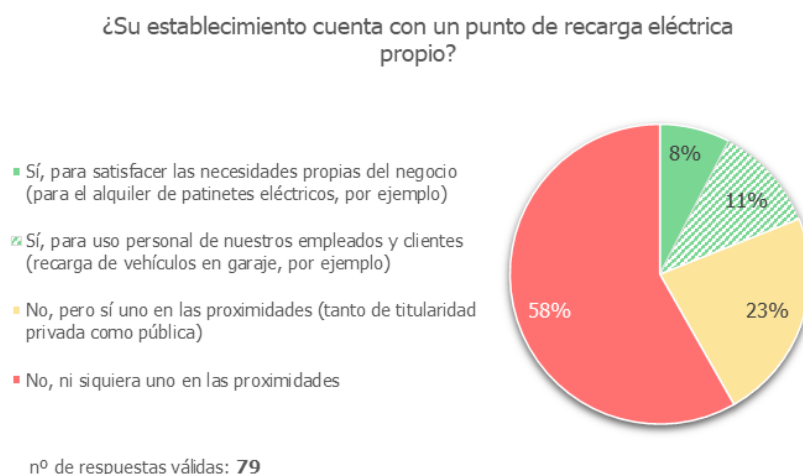


Ilustración 42. Resultados de la segunda pregunta del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

De forma más detallada, pese a no poder hacerse una predicción en firme de la evolución de la integración del sector privado con el desarrollo de la electrificación de la movilidad, en la actualidad el 8% de las empresas cuentan con un punto de recarga propio en sus instalaciones para satisfacer las necesidades propias del negocio, además de un 11% que lo hacen con el fin de que tanto sus empleados como clientes puedan servirse.

Al menos un 23% no mantiene ninguno personal pero sí reconoce la existencia de alguno en las proximidades siendo este de acceso libre, sea de titularidad privada como pública. No obstante, seis de cada diez empresas señalan que no tienen acceso a ninguno, ni siquiera en las proximidades, valiéndose este de una alternativa a la dificultad de poder albergar uno en sus instalaciones.

Respecto al alcance actual de las ayudas para la instalación de cargadores eléctricos en sus distintas formas en el sector turístico valenciano, el 88% de los encuestados no ha obtenido ninguna. Esto puede desagregarse en aquellas sociedades que, minoritariamente, no han requerido de ninguna ayuda para ello ya que han contado con fondos propios disponibles, en aquellas que no han mantenido de forma urgente en su

modelo de negocio tal necesidad o en aquellas que por falta de conocimiento o formación propia han declinado iniciar el proceso de solicitud, entre otras.

¿Su empresa se ha visto beneficiada anteriormente por algún tipo de subvención o ayuda económica pública, independientemente de su origen, para la instalación de cargadores eléctricos en sus propias instalaciones?

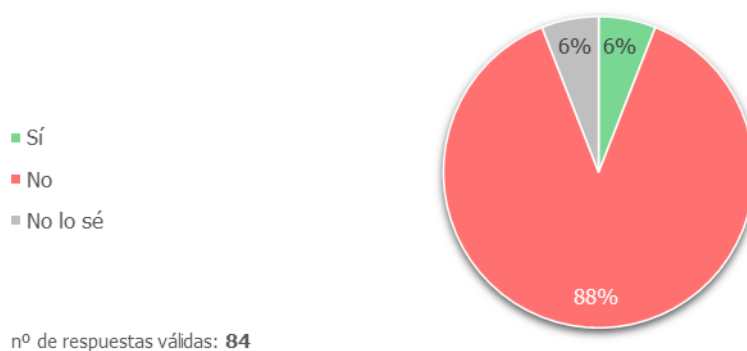


Ilustración 43. Resultados de la tercera pregunta del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Únicamente el 6% de ellas han recibido algún tipo de compensación económica por el ejercicio de instalación de puntos eléctricos.

En caso de que se haya recibido alguna subvención o ayuda económica previa, ¿puede indicar su nombre (si lo tuviera) y el organismo público que la haya proporcionado?

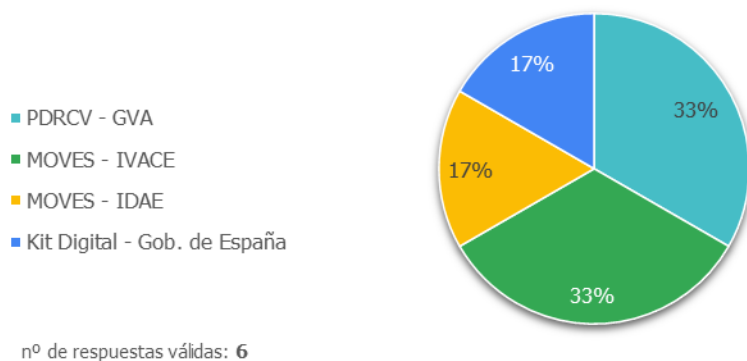


Ilustración 44. Resultados de la cuarta pregunta del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Estas empresas que sí han obtenido ayudas, siendo en total 6, distribuyen las mismas, según su origen, en el Programa de Desarrollo Rural de la Comunitat Valenciana 2014-2020 (PDRV – GVA) en 2 casos, con especial incidencia en el entorno rururbano y rural, el programa MOVES en sus diferentes convocatorias en 3 casos (siendo 2 desde el Instituto Valenciano de la Competitividad Empresarial de ámbito autonómico (IVACE) y 1 desde Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) de ámbito estatal) y, por último, 1 a partir del Kit Digital ofertado por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (MINECO). En consecuencia, son distintas los entes públicos que gestionan y distribuyen ayudas para la electrificación de la movilidad en el sector, aunque el número de beneficiarios, en este caso, es sumamente reducido.

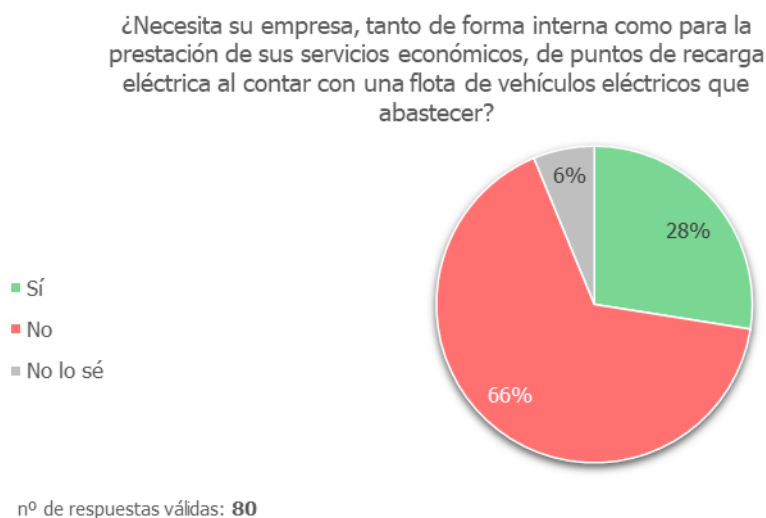


Ilustración 45. Resultados de la quinta pregunta del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

La baja incidencia de empresas beneficiadas contrasta con la elevada necesidad de las mismas para la instalación de puntos de recarga con el fin de poder abastecer necesidades internas y externas, situándose solamente en un 28%, pudiendo establecerse una lectura de que pese a existir una elevada demanda es reducido la ratio de empresas que consiguen obtener ayuda económica desde la administración pública.

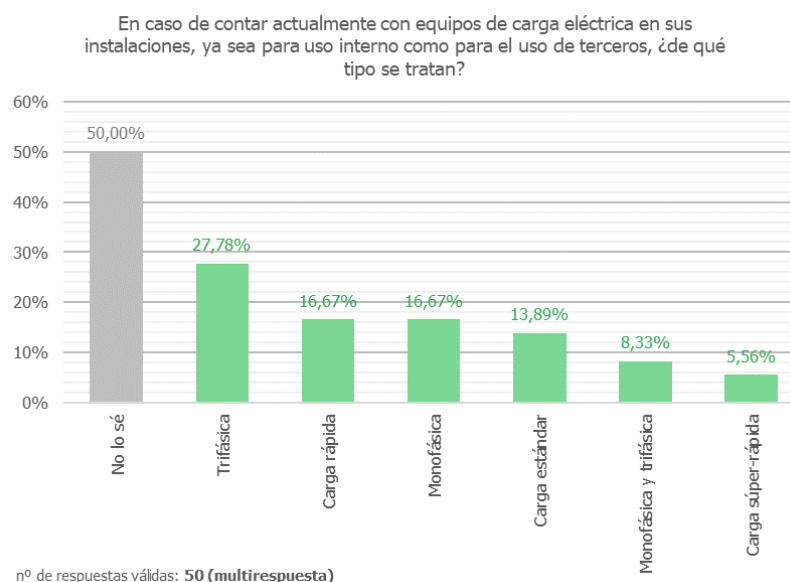


Ilustración 46. Resultados de la sexta pregunta del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Al igual que durante el análisis de las problemáticas que mantienen los destinos turísticos, el sector privado también ostenta obstáculos en cuanto a la tipología y variedad de equipos de carga. En buena medida, el 50% de los encuestados señala desconocer concretamente el tipo de instalación incorporada en su empresa, destacando la presencia de conexión trifásica con el 27,78% de los casos. El 5,56% de las empresas alega tener una instalación de tipo súper-rápido, principalmente centros hoteleros.

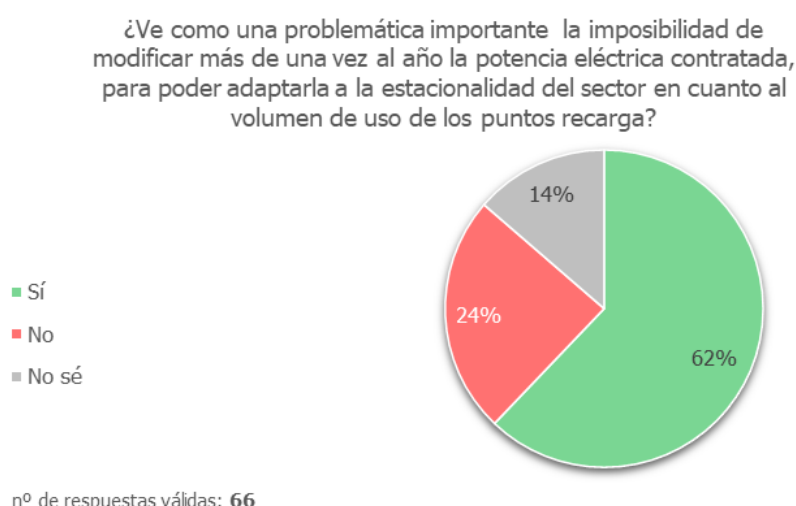


Ilustración 47. Resultados de la séptima pregunta del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Durante los ejercicios preliminares de diagnóstico de situación de la red, como se ha comentado en apartados anteriores, también se ha efectuado una aproximación a la experiencia del conjunto del tejido asociativo sectorial en el ámbito turístico de la Comunitat preguntando, de forma genérica, problemáticas sobre electrificación y perspectivas de mejora a medio y largo plazo, aunque especialmente sobre la regulación de la limitación para efectuar cambios en la potencia eléctrica contratada por las empresas privadas en sus instalaciones gestionada por las empresas eléctricas suministradoras. Mayoritariamente, en estas consultas, no se ha aludido a un condicionante excesivamente limitante para que las empresas turísticas puedan adaptar su potencia contratada a la estacionalidad del sector y, sobre todo, al paulatino crecimiento de la demanda de recarga de vehículos eléctricos. No obstante, si bien es cierto, en las encuestas efectuadas a las propias empresas privadas, generalmente pequeña y mediana empresa, sí señalan en el 62% casos la necesidad de flexibilizar tal medida a corto y medio plazo. Cabe destacar que, para hacer frente a los efectos de la COVID-19 y a la Guerra de Ucrania iniciada en febrero de 2022 se han abierto concesiones para hacer los ajustes necesarios en cuanto a su potencia.

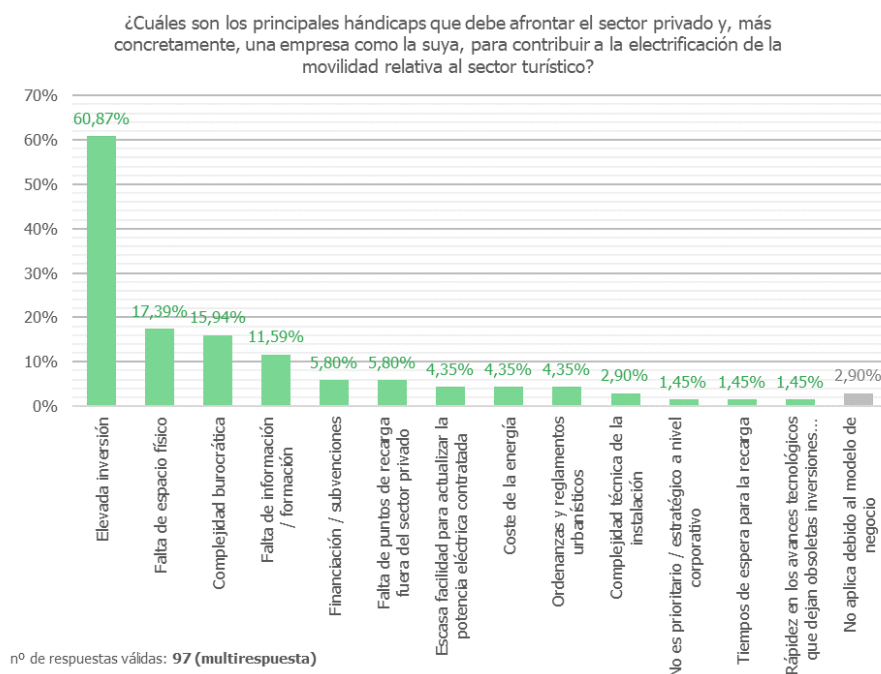


Ilustración 48. Resultados de la octava pregunta del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Aquellos hándicaps que el sector privado sí destaca como limitantes corresponden, esencialmente, a los derivados de una inversión todavía elevada con un 60,87% de los encuestados que lo consideran. Mientras, el 17,39% consideran que no mantienen en la actualidad espacio físico suficiente para la instalación de puntos de recarga, quedando consecuentemente inasequible un hipotético plan renovación de su flota al carecer de dichos puntos. La complejidad burocrática y la falta de información y/o formación, con el 15,94% y el 11,59% de incidencia entre los encuestados respectivamente, suponen grandes problemáticas compartidas con otros grupos consultados. Por su parte, la falta de subvenciones sólo alcanza al 5,80% como respuesta inmediata a dicha pregunta, al igual que ocurre con la actualización de la potencia eléctrica contratada y el coste de la energía, ambas con el 4,35%, o la complejidad técnica de la instalación con el 2,90%.

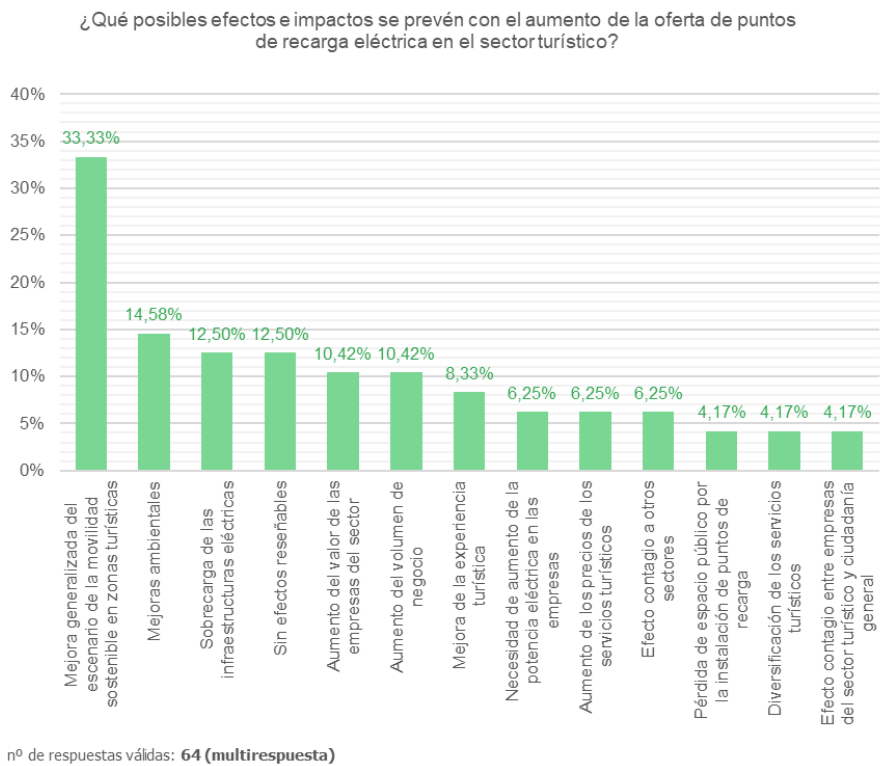


Ilustración 49. Resultados de la novena pregunta del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

De forma destacada, una tercera parte de las empresas participantes en el Plan consideran que, con el aumento de la oferta de puntos de recarga eléctrica, se va a

producir una mejora generalizada de la movilidad sostenible en zonas turísticas como estrategia tractora para la mejora de la eficiencia y sostenibilidad del sector. También, más del 10% de las empresas consideran que se van a producir mejoras ambientales en los municipios y territorios que potencien este aspecto, el aumento del valor de las empresas del sector y el aumento del volumen del negocio. Por tanto, sí se contemplan beneficios a corto plazo desde buena parte de las corporaciones privadas que inician la transición parcial o total de su modelo hacia la electrificación.

Por el contrario, el 12,50% considera que se pueden producir incidencias en la red por la sobrecarga de infraestructuras eléctricas o, directamente, que no se van a registrar efectos reseñables alegando una baja capacidad transformadora del modelo del vehículo eléctrico.

También, destaca que el 8,33% de las empresas sugieren una mejora de la experiencia turística y un 4,17% la posibilidad de diversificación de servicios turísticos, mostrándose la voluntad de realizar un esfuerzo que englobe la mejora de las dotaciones ofertadas por el sector turístico ante el visitante.

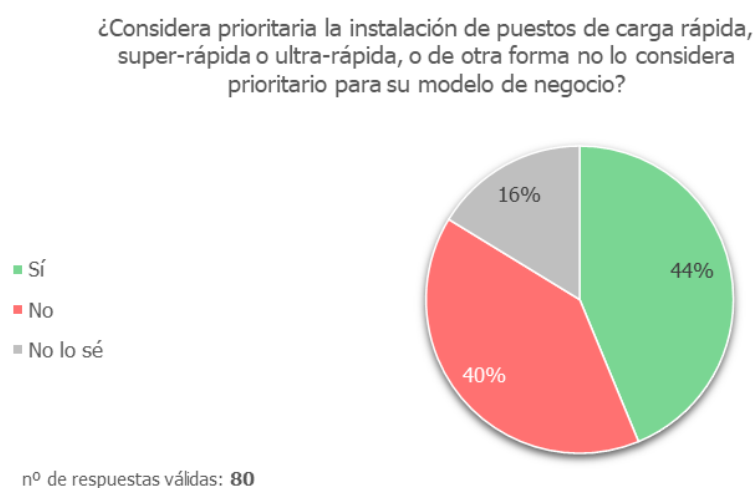


Ilustración 50. Resultados de la décima pregunta del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Por otro lado, ante la cuestión de si se requiere de una ampliación de los servicios de carga de elevada velocidad, la respuesta se encuentra pareja entre las empresas que no

lo consideran necesario a corto plazo o de forma prioritaria (40%) y aquellas que sí lo hacen (44%).

Esto se debe a que, por norma, este tipo de cargas no son excesivamente frecuentes y, en la mayoría de casos, suponen precios de instalación más elevados, así como una estrategia de inserción en el modelo de negocio más compleja. Tal y como indican numerosas empresas, la carga rápida, súper rápida y ultrarrápida es incompatible con la posibilidad de hacer frente a los costes energéticos. También en cuanto a la capacidad de la red eléctrica de suministrar la suficiente energía ya que el 51% considera que actualmente necesita una ampliación de sus prestaciones potenciales.

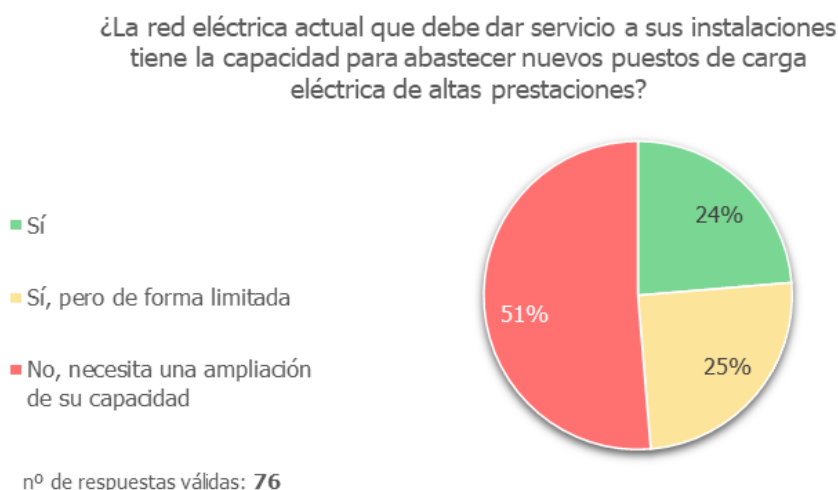


Ilustración 51. Resultados de la decimoprimer pregunta del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Por otro lado, el 24% de las empresas sugieren lo contrario, destacando en este grupo aquellas que se encuentran en los entornos urbanos mejor dotados y que mantienen un tamaño corporativo considerable. El 25% baraja que esto sí es posible adecuarse a la actual red, pero de forma limitada.

Oficinas de Turismo

Las Oficinas de Turismo, que pertenecen a la Red Tourist Info, se encuentran repartidas por el territorio de la Comunitat Valenciana, siendo el organismo embajador de la experiencia turística para las personas visitantes. Entre sus funciones, destacan la de brindar recursos informativos, ofertar listas tanto de empresas turísticas registradas como de alojamiento o transporte y otras bases de datos en abierto mediante organismos gestores, proporcionar información de interés o presentar los atractivos del lugar con todo tipo de acciones e instrumentos. Todas ellas se enmarcan en el refuerzo de políticas de actualización y modernización del sector, especialmente en cuanto a esfuerzos por la sostenibilidad y la eficiencia en la transformación productiva del mismo.

El organismo Turisme Comunitat Valenciana ha potenciado desde 1990 la creación de la Red de Oficinas de Información Turística (OIT) de la Comunitat Valenciana, donde la misión mantenida a lo largo de los años es la prestación de un servicio integral de información turística, ofreciendo una imagen de calidad de la Comunitat Valenciana con respeto a las singularidades de los distintos destinos turísticos para la fidelización de los turistas que visitan la región. También, se contempla la diversificación del producto turístico valenciano y lograr la satisfacción personal y profesional del personal de Oficina Tourist Info.

En la actualidad la Red Tourist Info cuenta con más de 200 Oficinas y/o Puntos de Información Turística a lo largo de toda la Comunitat Valenciana, distinguiendo entre las de carácter permanente, sujetas a titularidad municipal en aquellas localidades adheridas a la Red a través del Convenio de Colaboración, las temporales, también de titularidad municipal pero quedando operativas únicamente en temporada alta, y los mencionados Puntos, de carácter temporal y cuya finalidad es la de cubrir las necesidades de información turística de los municipios adheridos a la Red, que, contando con oficinas Tourist Info, necesitan acercar la información turística a los principales puntos de interés del destino, como eventos y recursos naturales o patrimoniales.

Tal y como se ha podido recoger en las consultas realizadas al conjunto de oficinas consultadas, su potencial atractivo como agentes delegados de la modernidad y vanguardismo hacia procesos innovadores dentro de lo turístico en las tres provincias valencianas es elevado. No obstante, bajo el sujeto de esta investigación, todavía es

necesario profundizar en su integración hacia la electrificación de la movilidad en el sector turístico valenciano.

El escenario primario de las Oficinas de Turismo valencianas en cuanto a su relación con la movilidad eléctrica es reducido, tanto a nivel funcional como simbólico y representativo. Es desfavorable para la activación de estrategias comunes y coordinadas entre su posición de actor embajador y el resto de agentes que conforman el sector. Por ejemplo, de los 46 establecimientos públicos consultados, ninguno contaba con algún punto de recarga propio en sus instalaciones. Por su parte, el 46% sí contaba con uno en las cercanías de la oficina.

El 54% restante considera que no existe siquiera uno en las proximidades, independientemente de su propiedad pública o privada.

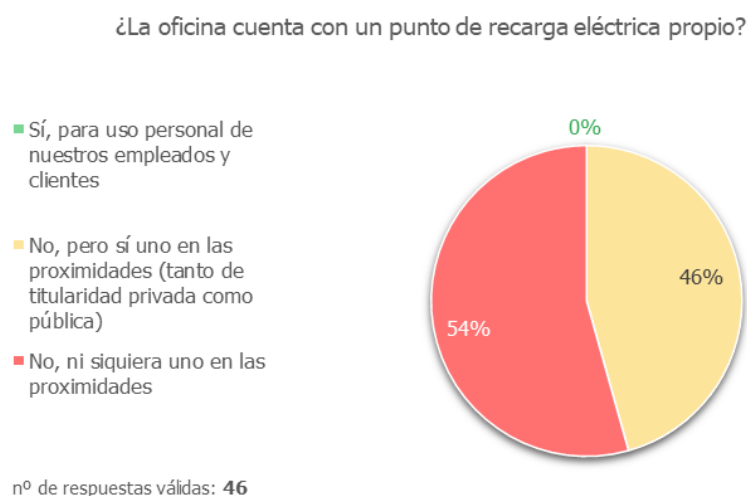


Ilustración 52. Resultados de la primera pregunta del cuestionario dirigido a las Oficinas de Turismo dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Esta inexistencia de puntos de recarga, elemento básico para la configuración de redes de infraestructuras relacionadas con la electrificación de la movilidad, puede deberse a una reducida demanda de información de puntos de recarga por parte de las personas visitantes, siendo el 67% de las oficinas quienes alegan tal afirmación. No obstante, es destacable que el 33% restante sí señala mantener demanda de dicha información, donde el 9% lo indica de forma puntual y el 24% de forma habitual, que corresponde a la distribución en el territorio de los puntos de recarga.

¿Tienen demanda en la oficina sobre información de puntos de recarga?

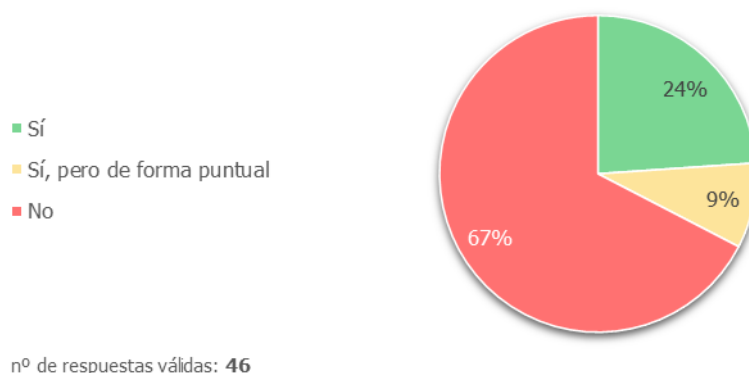


Ilustración 53. Resultados de la segunda pregunta del cuestionario dirigido a las Oficinas de Turismo dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Son datos a considerar ya que, pese a no corresponder a la proporción del total de visitas realizadas en las Oficinas de Turismo demandando información al respecto, indican una demanda consolidada en el tiempo y una cierta asiduidad de conductores de vehículos eléctricos a las Oficinas de Turismo como referencia más allá de las aplicaciones tecnológicas que ofertan la información de localización de los puntos de recarga.

Además de puntos de recarga eléctrica aptos para automóviles, ¿existen otros destinados a otros medios de transporte como motocicletas, bicicletas o patinetes eléctricos?

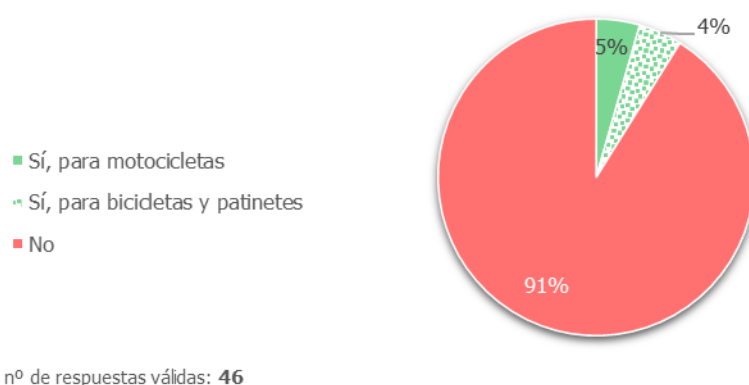


Ilustración 54. Resultados de la tercera pregunta del cuestionario dirigido a las Oficinas de Turismo dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Por otro lado, ante la cuestión de la generación de sinergias con otros medios de transporte personales electrificados, sí señalan las oficinas de su existencia en las proximidades en un 5% para el caso de las motocicletas y de un 4% para el caso de las bicicletas y VMP (mayormente de tipo de alquiler municipal), pero en ningún caso de su existencia en sus propias instalaciones. En todo caso, siguen siendo datos sumamente reducidos ya que un 91% señala no tener acceso a ningún puesto de recarga destinado a modos de transporte alternativo al vehículo eléctrico.

Esta falta de puntos de recarga en las propias oficinas responde a la imposibilidad técnica, espacial y económica ejercida por distintas problemáticas. La dificultad que mayor incidencia reúne, con un 47,62% de las oficinas comprometidas, es la falta de espacio y una ubicación incompatible, destacando aquellas oficinas colocadas en instalaciones de diseño modular, habitualmente con materiales reciclados, en puntos de elevado tránsito de visitantes, como plazas y monumentos. También, ciertas oficinas se encuentran en calles peatonales o de restricción al paso de vehículos motorizados, imposibilitando la llegada de estos para su recarga. No obstante, cuando se trata esta problemática de espacio físico en las oficinas, su resolución puede quedar enmarcada en ejercicios de colaboración con otras entes públicas o privadas asentadas en las cercanías que mantengan el mismo objetivo común de electrificación de la movilidad.

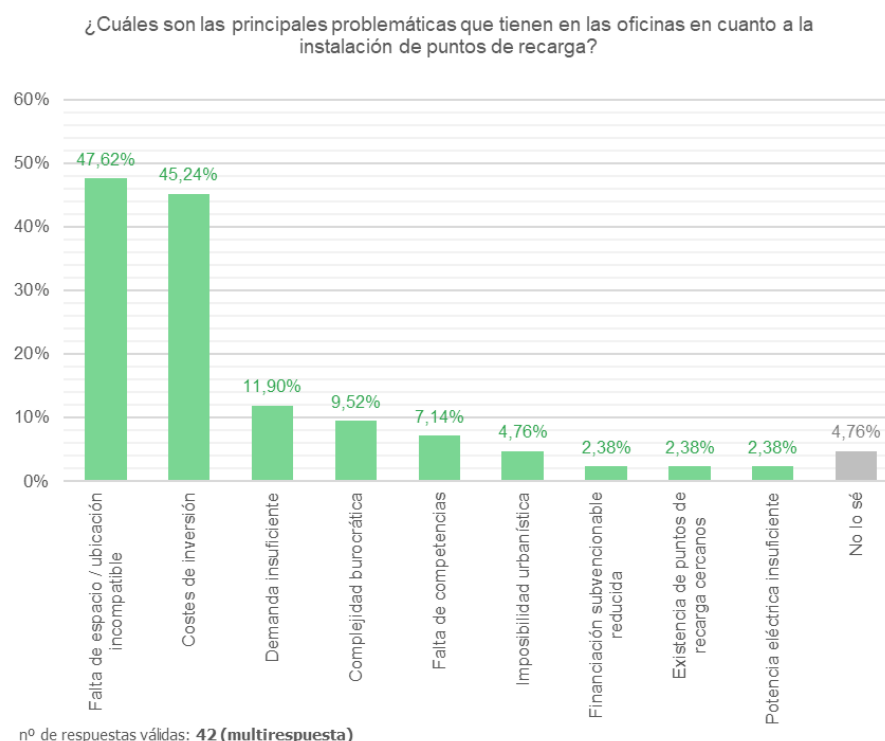


Ilustración 55. Resultados de la cuarta pregunta del cuestionario dirigido a las Oficinas de Turismo dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

El 45,24% indica como inconveniente los elevados costes de inversión y el 9,52% la complejidad burocrática. De esta forma, únicamente el 11,90% señala una demanda insuficiente, permitiendo una lectura de la existencia de un amplio margen para la implementación de puntos de recarga en el ámbito de las Oficinas de Turismo.

Al igual que en el caso de la empresa privada y su consideración alrededor de la capacidad de la red eléctrica actual de dar un servicio adecuado a sus instalaciones en el proceso de la hoja de ruta hacia la transformación eléctrica de la movilidad, el 27% de las oficinas considera que sí mantiene una capacidad correcta para hacer frente a la demanda energética que supone la instalación de puntos de recarga. Mientras, el 34% señala que podría funcionar de forma parcial y limitada, alegando que con considerable certeza no sea capaz de perdurar en las prestaciones actuales de forma continuada en el tiempo, al menos no a medio y largo plazo.

En caso de habilitar un punto de recarga en las propias instalaciones de la Tourist Info, ¿considera que la red eléctrica actual que debe dar servicio a sus instalaciones tiene la capacidad para abastecer nuevos puestos de carga eléctrica?

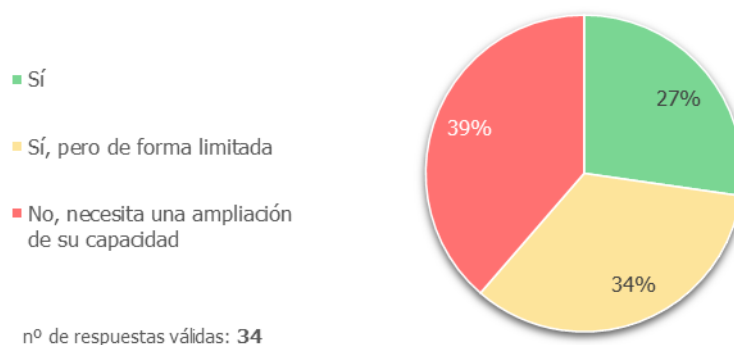


Ilustración 56. Resultados de la quinta pregunta del cuestionario dirigido a las Oficinas de Turismo dentro del Plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Por el contrario, hasta el 39% de las oficinas que tienen como posibilidad la instalación física de puntos de recarga indica que la red eléctrica de las cercanías necesita una ampliación de su capacidad para el desarrollo de tal medida.

Con todo, se aprehende del papel decisorio que mantienen las Oficinas de Turismo valencianas para la complementación de la transformación del sector hacia un modelo más respetuoso con el medio ambiente, las comunidades locales y el territorio dentro del marco de operatividad de la sostenibilidad turística que se viene trabajando en buena parte de la Comunitat durante los últimos años.

El escenario planteado para las OT es replicable para la mayoría de espacios destinados a equipamientos y servicios públicos, independientemente de la institución responsable de los mismos. Sus problemáticas son parejas a las que podemos encontrar en otros centros de atención ciudadana, véase unas oficinas municipales para la gestión administrativa o un centro de atención sanitaria. El impedimento más destacado es, ciertamente, la falta de espacio físico en las instalaciones, en especial aquellos casos que no cuentan con espacio de aparcamiento de automóviles propio.

2.6 Retos del sector y destinos

Como se ha podido detallar en este capítulo de *Diagnóstico* son múltiples los desafíos que el sector turístico valenciano ha de afrontar para continuar y acrecentar el proceso iniciado de electrificación de la movilidad vinculada, tanto desde los destinos como son los comentados municipios y Parques Naturales como desde el sector turístico entendido como la representación más económica con el sector privado y en la gestión y representación de intereses sectoriales ejercida desde las Oficinas de Turismo.

De esta forma, se han detectado diferentes retos que han de ser trabajados y gestionados para su superación futura a partir del establecimiento de estrategias resolutivas, mitigadoras y adaptativas ante un contexto de rápido cambio tecnológico.

Para los [municipios](#), se han constatado los siguientes retos tras el despliegue de técnicas analíticas para la lectura del escenario actual, especialmente en cuanto a los resultados de la participación llevada a cabo:

- 1. Escaso grado de conocimiento del sector de la movilidad eléctrica** desde buena parte de las entidades locales mostrando una reducida capacidad de transmitir los beneficios económicos a los posibles agentes económicos interesados, como es en el caso del sector turístico en la Comunitat Valenciana.
- 2. Escasa previsión entre los flujos de demanda turística y oferta pública** para la infraestructura de recarga eléctrica de vehículos de las personas visitantes a los municipios, produciéndose fenómenos de obsolescencia de infraestructura debido a la rápida evolución del sector en clave tecnológica y de sobredimensionamiento a causa de estudios de mercado previos erróneos.
- 3. Cronificación de la inversión pública sin alcanzar a ejercer una atracción que garantice una iniciativa sólida y continuada desde el sector privado** en cuanto a inversión en la electrificación de la movilidad, manteniendo las instituciones públicas un liderazgo reducido, especialmente a escala local.

4. **Reducido alcance de la llegada de financiación extraordinaria y específica** a los municipios valencianos para la instalación de puntos de recarga eléctrica y la electrificación de la flota municipal.
5. **Falta de crédito disponible en fondos municipales** y reducida capacidad a corto plazo de recuperar la inversión realizada por la instalación de puntos de recarga, especialmente en el contexto actual de incremento de precios energéticos en caso de que se aplique gratuidad en la recarga de vehículos como forma de atracción de potenciales personas usuarias.
6. **Falta de conocimientos técnicos de los propios equipos** técnicos consistoriales para la solicitud de las posibles subvenciones, la instalación de los equipos de recarga y su posterior mantenimiento.
7. **Generación de conflictos logísticos y de accesibilidad por el despliegue de puntos de recarga eléctrica en la vía pública** con la consecuente restricción de aparcamiento para vehículos térmicos no recargables generando pérdida de plazas de estacionamiento y efectos en la seguridad en el trasiego de personas, especialmente en colectivos sensibles, por la colocación de cuadros eléctricos y otros elementos derivados, destacando la barrera que pueden ocasionar los cargadores en forma de cable.
8. **Carencia de políticas uniformes y estandarizadas para la atención y asistencia a la persona usuaria** de la red de recarga de vehículos eléctricos, existiendo únicamente estrategias pormenorizadas en los municipios donde sí se han establecido y son operadas en la actualidad.
9. **Desvinculación mayoritaria de las políticas de electrificación** de la movilidad en el sector turístico con los Planes de Sostenibilidad Turística de cada municipio.
10. **Inexistencia de infraestructura de recarga eléctrica específica** tanto para automóviles como otros vehículos para el transporte de personas y de mercancías que pudieran integrarse dentro de la operatividad del sector turístico

en zonas rurales y/o de alto valor natural y con elevada complejidad de acceso que no sea mediante vehículos personales, quedando los municipios de escasa población rezagados en la transformación del sector.

- 11. Reducida diversidad de modos de transporte electrificados debido a una oferta escasa de puntos públicos de recarga eléctrica**, siendo los medios alternativos, esencialmente bicicletas, motocicletas y VMPs eléctricos, gestionados desde empresas turísticas destinadas al ocio. Se detecta una clara predominancia de políticas dirigidas al automóvil privado o compartido.

En el caso de los **Parques Naturales** gestionados por la Generalitat, los retos detectados son los siguientes:

- 1. Rezago de los Espacios Naturales en la implementación de puntos de recarga eléctrica** en comparación de otros entornos físicos con mayor dinamismo económico y atracción turística, especialmente aquellos Parques Naturales situados en espacios de montaña o de transición, mayormente aislados, con dificultades de acceso y alejados de enclaves urbanos.
- 2. Incapacidad de dotación de las redes eléctricas, a medio y largo plazo, del suficiente servicio energético** para la electrificación de la movilidad de las personas visitantes.
- 3. Exiguo o inexistente espacio físico disponible**, en determinados casos, en los puntos centrales de recepción y acondicionamiento de la persona visitante y de la experiencia turística para la instalación de los puntos de recarga, debiéndose adecuar a las restricciones ambientales que involucran la existencia de figuras de protección de dichos entornos.

Para el **sector privado**, se han constado los siguientes retos:

- 1. Desaprovechamiento del elevado interés del sector turístico privado por la movilidad eléctrica corporativa**, en especial por pymes que todavía no han iniciado ningún tipo de acción para la electrificación de su movilidad,

debido a la concentración de ayudas en corporaciones de gran tamaño que parten con una mejor posición económica que les permite una mayor operatividad y flexibilidad financiera.

2. **Bajo grado de conocimiento sobre las líneas de subvención** para la instalación de cargadores en instalaciones de empresas privadas, así como de otros aspectos como la electrificación de su flota y la actualización digital y tecnológica vinculada a la electrificación de la movilidad.
3. **Red eléctrica actual infradimensionada e incapaz** de dotar, a medio y largo plazo, del servicio energético necesario para la electrificación de la movilidad en las ciudades y los territorios con la popularización de esta en el tejido empresarial turístico.
4. **Dificultad prevista a medio y largo plazo para poder adaptar la potencia contratada** por las empresas privadas a las entidades energéticas suministradoras dentro de un contexto de rápido crecimiento de la movilidad eléctrica personal, situándose el mínimo actual en una modificación anual.

En el caso de las **Oficinas de Turismo**, los retos más reseñables son los siguientes:

1. **Reducida participación de las Oficinas de Turismo en la transformación eléctrica** de la movilidad en el sector turístico mitigándose su posible efecto atractor y embajador en los visitantes y en la calidad de la experiencia turística.
2. **Reducida consideración en las Oficinas de Turismo** sobre la posibilidad de instalación de puntos de recarga debido a su alto coste.
3. **Falta de espacio físico en la mayoría de las instalaciones** que permita, en este caso, la instalación de puntos de recarga en las propias oficinas de turismo valencianas.

4. Al igual que en el caso del sector privado, la **red eléctrica actual resulta insuficiente e incapaz** de dotar, a medio y largo plazo, del servicio energético necesario a la electrificación de la movilidad en las ciudades y los territorios.

3. FINANCIACIÓN

En este capítulo se abordan las acciones que está impulsando el Gobierno de España y los diferentes departamentos de la Generalitat Valenciana y sus entidades del sector público instrumental u organismos, tanto para la compra de vehículo eléctrico que pudieran ser usadas por agentes turísticos en su actividad, como para la instalación de puntos de recarga por el sector y los destinos, destacando el programa MOVES III implementado por el Gobierno de España, articulado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) y desplegado y gestionado por cada Comunidad y Ciudad Autónoma y sus propios organismos.

Además, se busca realizar una breve aproximación alrededor del escenario actual de la electrificación de la movilidad y de la infraestructura pertinente que la sustenta.



Ilustración 57. Logo programa Moves III



Ilustración 58. Imágenes institucionales del Gobierno de España y del MITECO

3.1 MOVES III

3.1.1 Antecedentes: MOVES y MOVES II

El interés del conjunto de entidades, de distinta escala y ámbito, por la promoción y confección de políticas públicas de subvención alrededor del sector de la movilidad eléctrica es reciente, aunque la experiencia institucional ha evolucionado favorablemente en las diferentes convocatorias, especialmente aquellas desarrolladas a escala estatal como es la línea de ayudas a la electrificación MOVES, motivando una mejora en el diseño y orientación de estas con el fin de ampliar su impacto y alcance en aquellos sectores económicos y productivos y en el conjunto de la ciudadanía.

De este modo, el sector público es el agente capital, tanto emisor como, en primera instancia, beneficiario, del cambio de paradigma que se está produciendo en la movilidad de personas y mercancías, siendo el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) el principal actor para la tracción y operatividad de la gestión de fondos y ayudas al respecto.

En este sentido, y con fecha de 16 de febrero de 2019, se publicó el Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regulaba el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible, conocido como **Programa MOVES**, y cuya concesión de ayudas a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla quedaría fundamentado en el papel central que pasarían a ejercer con la gestión propia de los fondos recibidos para su reparto. A partir del Informe de Seguimiento de esta primera edición, que cerró su vigencia el 31 de diciembre de 2019, con un grado de compromiso de fondos del 77,8% y un presupuesto comprometido de cerca de 35 millones de euros para dar respuesta a un total de 5.686 solicitudes, se evidenció la necesidad, debido a la alta demanda, de dar continuidad a los incentivos a la movilidad sostenible y descarbonizada en todo el país, aprobándose, en consecuencia, la segunda edición del Programa, denominada MOVES II. En esta ocasión, se modificaron ciertos requisitos de la primera edición a fin de conseguir una mejor ejecución de los fondos destinados al programa, contribuir mejor a los objetivos de descarbonización del sector transporte de acuerdo con lo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, PNIEC 2021-2030, así como tratar de facilitar la recuperación tras la pandemia de la COVID 19.



Ilustración 59. Infografías explicativas de las 4 actuaciones elegidas establecidas en el MOVES II de 2020. Fuente: IDAE.

El **MOVES II** fue regulado a partir del Real Decreto 569/2020, de 16 de junio de 2020, y dotado con 100 millones de euros. Dirigido a incentivar la compra de vehículos alternativos, instalar infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, fomentar sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas e implementar medidas de movilidad urbana sostenible, ya sea tanto en el sector privado como en el público (esencialmente en entidades locales), con el reto de mitigar y afrontar los efectos de la mencionada pandemia y sus respectivas restricciones. Las principales modificaciones del MOVES II respecto a la primera edición, además del incremento en la dotación presupuestaria, se centraron en ampliar las actuaciones elegibles para apoyar a los Ayuntamientos en su adaptación a la necesidades de movilidad tras los primeros desconfinamientos, incluir el achatarramiento opcional de un vehículo de más de siete años, incrementar el precio límite de un vehículo turismo para ser elegible, ampliar el presupuesto máximo que se puede dedicar a vehículos pesados de gas, siendo además elegibles los vehículos de “kilómetro cero” eléctricos y de pila de combustible de hasta 9 meses de antigüedad desde la fecha de matriculación hasta la fecha de compra, y dar mayor flexibilidad a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla en su gestión, así como reconocerles un porcentaje del presupuesto para gastos de gestión del programa.

Por último, a partir del Real Decreto 266/2021, de 13 de abril de 2021, se activa la convocatoria de **MOVES III** para dar continuidad al proyecto iniciado 2 años antes por el MITMA, quedando en esta ocasión enmarcada dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo. Cuadruplicando el presupuesto hasta los 400 millones de euros, pudiendo ser ampliados hasta los 800 millones, se procede al ajuste de objetivos, siendo estos dos los que vertebran la convocatoria en la actualidad. Tal y como se detalla más adelante, la compra de vehículos eléctricos y el despliegue de infraestructuras de recarga para dichos vehículos se distribuyen en 2 actuaciones diferenciadas, reduciéndose de este modo la cifra de acciones subvencionables de las anteriores convocatorias.

Estos tres programas consecutivos han sido impulsados por el **Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)**, el cual pertenece al MITECO, y se ubican dentro de un marco estratégico de desarrollo de actuaciones y proyectos de eficiencia energética y energías renovables a partir de su financiación total o parcial con ayudas públicas que afectan a los principales sectores consumidores de energía.

Además, para el período 2014-2020, el IDAE desarrolló la labor de organismo intermediario para la gestión de Fondos FEDER dedicados a la economía baja en carbono, dentro del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible. Este título gestor ha permitido la estructuración de los presentes planes tratados, quedando los orígenes de los recursos gestionados por el IDAE, fundamentalmente, de los Fondos FEDER, Fondo Nacional de Eficiencia Energética, Presupuestos Generales del Estado y de la financiación propia del Instituto. Actualmente, el MOVES se cofinancia con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la Comisión Europea, es decir, con fondos europeos extraordinarios.

Por otra parte, y a modo referencial, el IDAE ha llevado a cabo recientemente o se encuentra desplegando en la actualidad los siguientes instrumentos, además de los analizados dentro de la movilidad eléctrica en este documento como son los programas MOVES y DUS 5000:

- Programa de incentivos a proyectos singulares de instalaciones de biogás
- Programas de Incentivos a proyectos de redes de calor y frío que utilicen fuentes de energía renovable.
- Planes para la transición energética en las islas financiados con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).
- Planes para la rehabilitación de edificios.
- Comunidades Energéticas.
- Proyectos para Desarrollo Urbano Sostenible destinados a Entidades Locales que favorezcan el paso a una economía baja en carbono (FEDER - POPE 2014-2020).
- Programa H2 Pioneros con ayudas para proyectos pioneros y singulares de hidrógeno renovable.
- Programas de ayuda a la cadena de valor innovadora del hidrógeno renovable en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- Proyectos de I+D de almacenamiento energético, dentro del PERTE ERAH.
- Programas de incentivos para la ejecución de instalaciones ligadas al autoconsumo y al almacenamiento, con fuentes de energías renovables (EERR).
- Programas de incentivos para la implantación de sistemas térmicos renovables en el sector residencial, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).
- Líneas de Ayudas a la Inversión en Renovables con fondos FEDER.

- Líneas de Ayudas a las instalaciones de producción de energía eléctrica con eólica y fotovoltaica en territorios no peninsulares.
- Programa de ayudas para actuaciones de eficiencia energética en PYME y gran empresa del sector industrial (FNEE).
- Programa de ayudas para la realización de actuaciones de eficiencia energética en explotaciones agropecuarias.
- Líneas de Ayudas para la renovación energética de edificios e infraestructuras existentes de la Administración General del Estado con fondos FEDER – POPE.
- Líneas de Ayudas para la renovación de alumbrado exterior (FNEE).
- Líneas de Ayudas para desalación de agua (FNEE).

De esta forma, se evidencia la articulación desde las instituciones estatales superiores de respuestas estratégicas para el refuerzo de alternativas para los trascendentales cambios que tanto la sociedad como los sectores económicos y productivos han de afrontar en los próximos años y décadas dentro de un contexto de transición ambiental.

3.1.2 Condicionantes para la financiación: nuevo paradigma ambiental, económico y territorial

Para el IDAE, la actuación en el sector del transporte es fundamental ya que es el sector que más energía consume en España, alcanzando un 39% del total nacional. Cabe resaltar en este sentido que, solamente el vehículo de tipo turismo, representa aproximadamente el 15% de toda la energía final consumida en España. Constituye, por tanto, un sector con un enorme potencial de ahorro, en el que las iniciativas orientadas a mejorar la movilidad o la propia eficiencia de los medios de transporte son un auténtico reto.

El MOVES III realiza un ejercicio de priorización estratégica de medidas para la mejora de la eficiencia y sostenibilidad del sector del transporte y de la movilidad, tomando el testigo de las dos anteriores convocatorias y realizando una revisión de sus aciertos y errores. Su misión, ya consolidada, es la de mantener y acrecentar su utilidad como herramienta para promover el uso de vehículos eléctricos y de esta manera reducir las emisiones de CO₂ y el consumo de combustibles fósiles, potenciando la descarbonización del sector y mejorando el escenario ambiental en entornos altamente contaminados y perniciosos para la calidad de vida de las personas.

En este caso, el presente informe queda circunscrito al sector y destinos turísticos y su afección posibilita la revisión de la eficiencia económica y la sostenibilidad ambiental de los mismos. La Comunitat Valenciana es, año tras año, sujeto de grandes incrementos de visitantes, con nuevos y adaptados flujos turísticos, sirviendo la pandemia de la COVID-19 como catalizador para la detección de debilidades para la transformación hacia un nuevo modelo de desarrollo y gestión más responsable con el territorio y el entorno, especialmente en aquellos lugares que presentan problemáticas de saturación. En este último punto destacan distintas localizaciones de la costa valenciana donde, en cuanto a movilidad eléctrica se refiere, la infraestructura de recarga eléctrica para vehículos y otros medios de transporte alternativos electrificados no mantiene unas ratios de despliegue y prestación de servicios suficientes para atender la demanda actual y futura.

Recientemente, el Banco de España, mediante un informe analítico de los efectos del MOVES II, ha señalado que España, en la actualidad, no se encuentra correctamente posicionada entre los países de su entorno en términos de infraestructuras de recarga de acceso público, pese a ser uno de los estados europeos con mayor población y el segundo a nivel mundial por recepción de visitantes internacionales.

Los beneficios de esta transformación paulatina de la movilidad son variados y dependen del sujeto beneficiado.

En términos generales, la electrificación del transporte, si bien no supone una gran incidencia frente a problemáticas estructurales en el consumo y ocupación del espacio en zonas urbanas y el impacto de infraestructuras de transporte, sí contribuye ampliamente en la lucha frente al cambio climático, siendo una de las herramientas fundamentales de la misión climática en ciudades y territorios para la reducción de emisiones. También, supone la articulación, en combinación al establecimiento de nuevas estrategias para la mitigación y reducción de las mismas en entornos urbanos como son las conocidas como Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) para la restricción del acceso de vehículos contaminantes de CO₂ y la creación de zonas de exclusión, medida de obligado cumplimiento mediante su aprobación y asimilación administrativa por los gobiernos locales antes del próximo 1 de enero de 2023 para todas aquellos municipios con más de 50.000 habitantes, de alternativas y nuevas fórmulas de actuación individualizada dentro de las ciudades. de este modo, el acceso de los vehículos eléctricos a las ZBEs, bajo este condicionante de restricción, se encuentra garantizado al cumplir los requisitos de eficiencia e impacto ambiental.

En el caso del sector y destinos turísticos, la electrificación de sus servicios y flota puede garantizar una mejora en la eficiencia económica de su línea de negocio o de las prestaciones y servicios públicos a la ciudadanía, respectivamente. Las ventajas tangibles y directas son, en aquellos lugares donde exista la casuística correspondiente, la posibilidad de circulación por carriles específicamente reservados para vehículos de alta ocupación (carriles VAO), el estacionamiento en aparcamientos reservados (zonas verdes y azules), la reducción de costes por recarga eléctrica de la batería en lugar del uso de combustibles fósiles, el mejor rendimiento, eficiencia y mantenimiento de las unidades eléctricas en comparación con las de combustión con elevados ahorros económicos y la mejora de la imagen de aquellas corporaciones públicas y empresas que realizan acciones hacia la transición eléctrica.

En este último punto es relevante señalar la reducción de hasta más de la mitad de los componentes presentes en un vehículo eléctrico que en uno de combustión, dando como resultado una menor probabilidad de requerir sustituciones por desgaste de estos, incrementando su vida útil.

3.1.3 Actuaciones financiadas del plan MOVES III

En los dos siguientes subapartados, se procede a la confección de la descripción en detalle de las 2 actuaciones financiadas a partir del plan MOVES III, habiendo sido estas reducidas en número, aunque reuniendo, como se ha mencionado anteriormente, un montante total a repartir entre las Comunidades y Ciudades Autónomas de al menos 4 veces más en comparación con el Plan MOVES II.

En consecuencia, se puede realizar una aproximación rápida y eficaz sobre los requerimientos, contenidos y particularidades de cada una de ellas.

3.1.3.1 Actuación 1: Adquisición de vehículos eléctricos enchufables y de pila de combustible

Descripción y objeto de la subvención

Ayudas destinadas a fomentar la renovación del parque de vehículos que utiliza combustibles fósiles por vehículos eléctricos «enchufables» y de pila de combustible, fomentando así la disminución de las emisiones de CO₂ y de otras emisiones

contaminantes, la mejora de la calidad del aire, el ahorro energético y la diversificación de las fuentes energéticas en el transporte, así como la consiguiente reducción de la dependencia de los productos petrolíferos.

Beneficiarios

- Particulares
- Autónomos
- Administración pública
- Empresas
- Comunidades de propietarios

Plazos

del 29/07/2021 al 31/12/2023

Actuaciones subvencionables

- Adquisición directa o por medio de operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento por renting (también llamado leasing operativo) de vehículos nuevos, matriculados por primera vez en España a nombre del destinatario último de la ayuda, salvo en los casos de renting, en los que podrá estar matriculado a nombre de la empresa de renting.
- También será subvencionable la adquisición de vehículos eléctricos y de pila de combustible de categorías M1, N1, L3e, L4e y L5e y con hasta nueve meses de antigüedad (vehículos de demostración), contada desde su primera matriculación hasta la primera de las siguientes fechas; fecha de la factura de compraventa o fecha de registro de solicitud.
- No serán actuaciones subvencionables las adquisiciones de autocares o autobuses de la categoría M2 o M3, y camiones o furgones de categoría N2 y N3.

Vehículos

- **Turismos M1:** Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros, que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.

- **Furgonetas o camiones ligeros N1:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) no supere las 3,5 toneladas.
- **Cuadriciclos ligeros L6e:** Cuadriciclos ligeros cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kg, no incluida la masa de las baterías, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y potencia máxima inferior o igual a 4 kW.
- **Cuadriciclos pesados L7e:** Vehículos de cuatro ruedas, con una masa en orden de marcha (no incluido el peso de las baterías) inferior o igual a 450 kg en el caso de transporte de pasajeros y a 600 kg en el caso de transporte de mercancías, y que no puedan clasificarse como cuadriciclos ligeros.
- **Motocicletas L3e, L4e, L5e:** Vehículos con dos ruedas, o con tres ruedas simétricas o asimétricas con respecto al eje medio longitudinal del vehículo, de más de 50 cm³ o velocidad mayor a 50 km/h y cuyo peso bruto vehicular no exceda de una tonelada.

Tipología de ayudas

Se establecen las siguientes cuantías, según la naturaleza del solicitante:

Motorización	Categoría	Autonomía en modo de funcionamiento eléctrico (km) según ciclo WLTP	Límite precio venta vehículo (€)	Ayuda (€)					
				Personas físicas, Autónomos y Entidades Públicas (€)		PYME		Gran Empresa	
				Sin achatarrar	Con achatarre	Sin achatarrar	Con achatarre	Sin achatarrar	Con achatarre
Pila de combustible (FCV, FCHV)	M1	-	-	4.500	7.00	2.900	4.000	2.200	3.000
PHEV, EREV, BEV		Mayor o igual de 30 y menor de 90	45.000	2.500	5.000	1.700	2.300	1.600	2.200
		Mayor o igual de 90		4.500	7.00	2.900	4.000	2.200	3.000
PHEV, EREV, BEV Pila de combustible (FCV, FCHV)	N1	Mayor o igual de 30	-	7.000	9.000	3.600	5.000	2.900	4.000
BEV	L6e	-		1.400	1.600	800	1.000	800	1.000
	L7e	-		1.800	2.000	1.200	1.500	1.200	1.500
	L3e, L4e, L5e, con P?3kW	Mayor o igual de 70		1.100	1.300	750	950	700	900

Tabla 10. Elaboración propia a partir de datos del IDAE.

Limitaciones

La fecha de factura de compraventa y fecha de matriculación deberá ser posterior al 9 de abril de 2021 para personas físicas, autónomos, comunidades de propietarios y entidades públicas siempre que no ejerzan actividades económicas por las cuales ofrezcan bienes y/o servicios en el mercado.

3.1.3.2 Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos

Descripción

Ayudas para fomentar la movilidad eléctrica con infraestructura de recargas de vehículos eléctricos (puntos de recarga).

Objeto de la subvención

Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos: proyecto, obra civil, ingeniería, dirección de obra del cableado e instalación desde el cuadro eléctrico final del que deriva el circuito hasta el punto de conexión del vehículo, este último también subvencionable.

Beneficiarios

- Particulares
- Autónomos
- Plan MOVESTUR CV
- Administración pública
- Empresas
- Comunidades de propietarios

Plazos

Del 10/08/2021 al 31/12/2023 o hasta fin de fondos.

Presupuesto

El total del presupuesto otorgado por el organismo para la Comunitat Valenciana es de 42.632.398€.

Ayudas según beneficiario

Autónomos, particulares, Comunidades de Propietarios y administración sin actividad económica:

- La subvención concedida será el 70% del coste de la instalación de la infraestructura de recarga.
- 10% adicional si es en un municipio de menos de 5.000 habitantes.

Empresas y entes públicos con actividad económica, recarga acceso público y $P \geq 50\text{kW}$:

- 35% para gran empresa.
- 45% de mediana empresa.
- 55% pequeña empresa.
- 5% adicional si es un municipio de menos de 5.000 habitantes.

Empresas y entes públicos con actividad económica recarga acceso privado o acceso público con $P < 50\text{kW}$:

- 30% del coste de la instalación de la infraestructura de recarga.
- 10% adicional si es en un municipio de menos de 5.000 habitantes.

Personas físicas: limitado a 5000€ por expediente.

Resto de destinatarios 800.000€/expediente (2,5M€ por destinatario último).

Limitaciones

En el caso de particulares, autónomos, comunidades de propietarios o administraciones sin actividad económica se admitirán facturas y justificantes de pagos con fecha posterior al 9 de abril de 2021. Las empresas y entidades públicas con actividad económica solo podrán beneficiarse de la ayuda si las facturas son posteriores a la solicitud de subvención.

 **Guía para acceder a las ayudas del plan MOVES III**
Instalaciones de recarga

 **¿Qué ayuda puedo recibir?**

	Ayuda (% coste subvencionable)	
	Localización general	Municipios <5.000 hab.*
Particulares, autónomos, comunidades propietarios, administración sin actividad económica	70%	80%
Empresas y entes públicos con actividad económica, recarga acceso público y P ≥50kW	35% (45% Mediana empresa) (55% Pequeña empresa)	40% (50% Mediana empresa) (60% Pequeña empresa)
Empresas y entes públicos con actividad económica recarga acceso privado (cualquier potencia) o acceso público con P <50kW	30%	40%

* Según último Padrón por el INE
** Potencia (P) es del punto de recarga



Ilustración 60. Infografía sobre MOVES III. Fuente: IDAE.

 **Guía para acceder a las ayudas del plan MOVES III**
Instalaciones de recarga

 **¿Cuál es el límite de ayuda que puedo recibir?**

Particulares: 5.000€/expediente

Empresas, administración, Comunidad Propietarios: 800.000€/expediente, con un máximo de 2,5 M€ por convocatoria

Autónomos: límite establecido por el reglamento de *minimis*. La cuantía de la subvención o ayuda acumulada que haya percibido por el concepto de *minimis* en el ejercicio actual y en los dos ejercicios anteriores, no podrá exceder de la cantidad de 200.000 euros.

Para el caso de autónomos que realizan operaciones por cuenta ajena de transporte de mercancías por carretera (epígrafe 722 del IAE), límite de 100.000 euros.

Aviso. Dicho Reglamento no permite acceder a las ayudas para la instalación de puntos de recarga a los autónomos dados de alta en las siguientes actividades:

- Producción, transformación y comercialización de productos de la pesca y de la acuicultura;
- Producción primaria de productos agrícolas;

Ilustración 61. Infografía sobre MOVES III. Fuente: IDAE.

3.2 DUS 5000 → Medida 5: Movilidad Sostenible

3.2.1 Contexto y objetivos

A partir del Real Decreto 692/2021, de 3 de agosto de 2021, se ha venido regulando la concesión directa de ayudas para inversiones a proyectos singulares locales de energía limpia en municipios de reto demográfico, denominándose **Programa DUS 5000**, en el marco del Programa de Regeneración y Reto Demográfico del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. el programa está gestionado por el IDAE mediante concesión directa de las ayudas a las entidades locales beneficiarias, no pudiendo ser beneficiario directo el sector privado.



Ilustración 62. Vista de grafismo vinculado a la convocatoria pasada de la DUS 5000. Fuente: IDAE.

Aun encontrándose en la actualidad el periodo de solicitudes concluso, cuya finalización data del 7 de noviembre de 2022, los procedimientos administrativos continúan siendo expedidos y no es descartable que a medio plazo se pueda proceder a la apertura de una nueva convocatoria desde el IDAE.

En todo caso, se trata de un instrumento coherente con la problemática de despoblación y pérdida de competitividad de buena parte de territorios y zonas del país. Se busca dar un impulso al Desarrollo Sostenible en los municipios de reto demográfico mediante actuaciones que constituyan proyectos singulares de energía limpia, como por ejemplo pueden ser los proyectos de eficiencia energética en edificios e infraestructuras públicas, de fomento de las inversiones verdes y, en particular, del autoconsumo, así como de movilidad sostenible, facilitando el cambio modal y garantizando la participación de los

pequeños y medianos municipios en el despliegue de la infraestructura de recarga e impulso del vehículo eléctrico, incluyendo medidas de ahorro energético y reducción de la contaminación lumínica mediante la mejora de la iluminación pública.

Esta convocatoria de ayudas mantiene una gran incidencia en municipios del interior valenciano, incluyendo aquellos que pueden ser clasificados como altamente turísticos, gracias a su especificidad y concreción legal. Buena parte de los 389 municipios que figuran como que mantienen reto demográfico en la Comunitat, siguiendo los parámetros de las publicaciones del INE y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, son de carácter turístico. Por su parte, a nivel estatal hay 6.827 municipios que no superan los 5.000 habitantes y que concentran a 5,7 millones de personas, el 12% de la población total, perdiendo población, en la última década, ocho de cada diez.

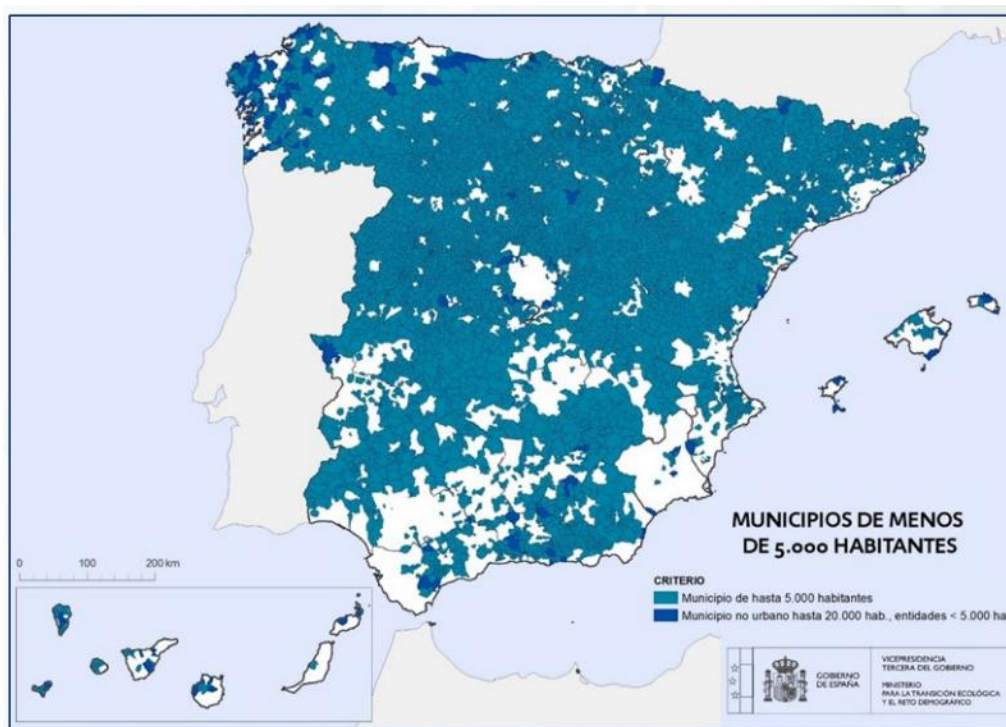


Ilustración 63. Municipios de menos de 5.000 habitantes susceptibles de recibir subvención a partir de la DUS 5000. Fuente: IDAE.

De este modo, dentro del marco estratégico que a nivel turístico pueden desarrollar los pequeños municipios rurales (aunque también los ubicados en entornos rururbanos y

periurbanos), este programa conlleva la generación de acciones para la transición ecológica, así como la cohesión territorial y la lucha contra la despoblación, dos de los cuatro ejes que orientan las diez políticas palanca del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). Así, de forma transversal en el Plan, se ha articulado un conjunto de medidas para el reto demográfico orientadas a zonas rurales y a pequeños municipios, entre ellas, las incluidas dentro de su componente 2, denominado «Implementación de la Agenda Urbana española: Plan de rehabilitación de vivienda y regeneración urbana». En total, la Comunitat Valenciana ha sido susceptible de obtener hasta 42.963.750€ (de un total de 675 millones de euros) en el periodo que ha estado activa la convocatoria.

En consecuencia, tal y como indica el título, la distribución de fondos se ha realizado siguiendo una clasificación por Medidas, siendo cinco en total y destacando la quinta, aquella dedicada a la Movilidad Sostenible que, al igual que el resto, ha sido categorizada como una intervención con una contribución climática del 100%. Esto se consigue, en todo caso, mediante una reducción de las emisiones de CO₂, teniendo en cuenta el principio de «no causar un perjuicio significativo», conocido como principio DNSH (Do Not Significant Harm) a ninguno de los objetivos medioambientales que establece el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles en el territorio.

Esta Medida se ha podido ver traducida en la obtención de financiación pública para la instalación de puntos de recarga eléctrica en aquellas entidades locales que cumplen el requisito de mantener una población menor a 5.000 habitantes en el momento de su solicitud. También, gracias a que el programa contempla como inversiones subvencionables todos los gastos necesarios para la ejecución de los proyectos (montaje, equipos, materiales, servicios, informes, direcciones facultativas...) incluidas asistencias técnicas a los municipios para la redacción de los mismos, tramitación de las ayudas, adecuación de ordenanzas o normativa para ponerlos en marcha, así como el IVA (cuando no sea susceptible de recuperación), la instalación de puntos de recarga ha sido altamente incentivada en multitud de municipios, así como la renovación de la flota municipal. No obstante, y aun atendiendo a que la cuantía de la ayuda base contemplada para todas las actuaciones es del 85% de la inversión subvencionable del proyecto, durante el proceso participativo se ha constatado que el pequeño tamaño de los municipios, y por ende su capacidad de despliegue de financiación para este tipo de

actuaciones, sigue siendo un escollo operativo tanto si son conocedores de esta posibilidad de recepción de ayuda financiera como si son desconocedores de ello.

Incluso, este porcentaje de ayuda del 85% podrá incrementarse hasta el 100% de la inversión subvencionable en el caso de que los proyectos tengan la consideración de «proyectos integrales», para lo que deberán demostrar el cumplimiento de requisitos energéticos de altas prestaciones o combinar varias actuaciones en un mismo proyecto. En este caso, dichos proyectos deberán además aportar un plan estratégico que informe del impacto del proyecto en el municipio.

3.2.2 Parámetros de subvención

A modo de resumen de lo expuesto anteriormente, se procede a detallar de forma sintética los parámetros en los que se circunscribe la posibilidad de recibir la subvención de la DUS 5000 en la última convocatoria para su orientación hacia la instalación de puntos de recarga y renovación de vehículos públicos enchufables:

- Destinatarios: entidades públicas de localidades con menos de 5.000 habitantes con ámbito de actuación de reto demográfico, siendo Ayuntamientos, Diputaciones, Consejos Insulares, Cabildos Insulares, Consejos Comarcales y Mancomunidades.
- Actuaciones susceptibles de recibir subvención:
 - Vehículos públicos eléctricos enchufables: renovación con achatarramiento, etiqueta ambiental cero emisiones, otros servicios públicos (recogida basuras, limpieza, flota de policía, bomberos...).
 - Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico para uso exclusivo de flota municipal.
- Requisitos técnicos, energéticos y ambientales:
 - Condición mínima exigida de ahorro energético de, al menos, el 5% respecto a la situación inicial.
 - Sustitución o adquisición de vehículos:
 - V. eléctricos enchufables, nuevos, matriculados por primera vez en España a nombre de la EELL. CERO EMISIONES.

- Aplicable también a motos, cuadriciclos y otros vehículos que se sustituyan por vehículos eléctricos enchufables con mismos requisitos.
- Infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos:
 - Uso exclusivo de la EELL.
 - Podrá ser alimentada por conexión a red o fuente autónoma de energía renovable.
 - Características específicas relacionadas según modo de alimentación, cumplimiento del REBT.

3.3 Planes de Sostenibilidad Turística en Destinos (PSTD)

3.3.1 Estrategia de Sostenibilidad Turística en Destinos

El **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia** (PRTR) se estructura en torno a diez políticas palanca con el objetivo de incidir sobre la actividad y el empleo para la modernización de la economía y la sociedad.

La quinta política del PRTR “Modernización y digitalización del tejido industrial y de la Pyme, recuperación del turismo e impulso a una España Nación Emprendedora” se materializa, por lo que respecta al sector turístico, a través del Componente 14: Plan de Modernización y Competitividad del Sector Turístico.

El objetivo principal es transformar y modernizar el sector turístico en España a través de la sostenibilidad y la digitalización, aumentando su competitividad y resiliencia.

El componente está organizado en torno a 4 grandes ejes:

1. Transformación del modelo turístico hacia la sostenibilidad.
2. Programa de digitalización e inteligencia para destinos y sector turístico.
3. Estrategias de resiliencia turística para territorios extrapeninsulares.
4. Actuaciones especiales en el ámbito de la competitividad.

En el primero de los ejes es en el que se sitúa la Estrategia de Sostenibilidad Turística en Destinos, cuyo presupuesto estimado es de 1.904 millones de euros.



Ilustración 64. Detalle de la convocatoria de solicitudes de 2021 dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Turística en Destinos. Fuente: MINCOTUR.

La Estrategia de Sostenibilidad Turística en Destinos pretende situar la sostenibilidad como piedra angular de la transformación del modelo turístico, fomentando la cooperación entre Administraciones Públicas, impulsando la transformación verde y digital en el sector turístico, así como la mejora en su competitividad. Asimismo, es el documento de referencia a través del cual se articula el programa de Planes de Sostenibilidad Turística en Destinos.

El objetivo General del Programa de Planes de Sostenibilidad Turística en Destinos es avanzar en la transformación de los destinos turísticos hacia un modelo basado en la sostenibilidad; esto es, siguiendo la definición de turismo sostenible de la Organización Mundial del Turismo (OMT). Para ello, el Programa contribuye a la formulación de un nuevo modelo turístico que sitúe a la sostenibilidad en su triple dimensión medioambiental, socioeconómica y territorial como eje vertebrador del destino.

El Programa se articula con dos mecanismos de intervención:

- **Planes de Sostenibilidad Turística en Destinos (PSTD).** Los PSTD se diseñan y ejecutan por las entidades locales, siendo estas las unidades básicas que constituyen los destinos al ser conocedoras de las especiales necesidades del territorio y en tanto que responsables de los parámetros que influyen en la elección de los turistas y de los determinantes de la competitividad y sostenibilidad del modelo turístico.
- **Actuaciones de Cohesión entre Destinos (ACD)** representan intervenciones de carácter horizontal y de ámbito supra local que contribuyen a completar, relacionar o cohesionar entre sí las actuaciones en destino de cada comunidad autónoma.

3.3.2 Planes de Sostenibilidad Turística en Destinos (PSTD)

Son planes diseñados y promovidos por Entidades Locales que contemplan intervenciones integrales en las zonas objeto de cada plan con la finalidad de incorporar de manera efectiva la sostenibilidad y la digitalización en la gestión de los destinos turísticos, de modo que se afronten los nuevos retos del ecosistema turístico y se contribuya a frenar los procesos de despoblamiento.

Categoría de destinos

1. Destinos turísticos de sol y playa:
 - Destino de sol y playa muy internacionalizado.
 - Destino de sol y playa mixto/residencial.
2. Destinos turísticos urbanos:
 - Gran destino urbano (Madrid y Barcelona).
 - Destino urbano.
 - Ciudad con identidad turística.
3. Destino turístico rural:
 - Espacio natural.
 - Territorio rural con identidad turística.
 - Destino rural costero.

Actuaciones relacionadas con la movilidad eléctrica en destinos turísticos

Los Planes de Sostenibilidad Turística en Destinos se estructuran en cuatro ejes estratégicos:

- EJE 1. Actuaciones en el ámbito de la transición verde y sostenible.
- **EJE 2. Actuaciones de mejora de la eficiencia energética.**
- EJE 3. Actuaciones en el ámbito de la transición digital.
- EJE 4. Actuaciones en el ámbito de la competitividad.

El **EJE 2. Actuaciones de mejora de la eficiencia energética** es el que incide en la movilidad eléctrica ya que comprende actuaciones de eficiencia energética incluyendo las de mitigación del cambio climático, actuaciones orientadas a la reducción de la energía requerida para proporcionar productos y servicios turísticos, limitando la contaminación por carbono y estimulando la transición hacia energías renovables, así como actuaciones de movilidad sostenible. Con mayor detalle estas son las categorías en las que incide este eje:

- **Mitigación del cambio climático:** implantación de tecnologías ambientales, mejora de eficiencia energética de sistemas de climatización, envolvente térmica, iluminación eficiente, sistemas de energía renovables. Reducción de emisiones de CO2 en la edificación y en las infraestructuras y servicios públicos.
- **Descarbonización:** Implantación de sistemas digitales de gestión de la huella de carbono, implantación del **vehículo eléctrico en el transporte público, instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos.**
- **Movilidad sostenible:** planes de movilidad urbana, caminabilidad de los destinos turísticos, conexión urbana-rural en áreas turísticas, implantación de sistemas de bicicletas, peatonalización de calles.

3.4 Medidas propias de las empresas proveedoras de energía

En este apartado se va a buscar, de forma concisa, detallar las distintas medidas iniciadas por determinadas empresas del sector energético que participan de forma directa en la transformación del sector de la movilidad a partir de distintas estrategias y aplicaciones que pueden suponer un beneficio para destinos y sector turístico. Se trata de información actualizada a fecha de diciembre de 2022.

Estas medidas presentadas representan al conjunto de actuaciones que desde las empresas proveedoras de energía se desarrollan en la actualidad en mayor medida. En este caso, estas tres sociedades mostradas son de las principales del sector y presentan una muestra adecuada. Entre las mismas se realiza una aproximación de las mencionadas acciones que despliegan para el fomento de la electrificación, tanto hacia particulares como empresas, destacando la oferta de aplicaciones tecnológicas (apps) propias para la movilidad eléctrica (localización de puntos de recarga, control de la recarga del vehículo, etc.), la concesión de pequeños beneficios económicos por la realización de gestiones y compras a partir de la misma compañía, la información de información y acompañamiento en el proceso de solicitud de ayudas, especialmente provenientes del Plan MOVES III, la confección de tarifas personalizadas para la vivienda de forma combinada con puntos de recarga personales o la divulgación de los esfuerzos corporativos en la generación de valor en la transformación hacia la movilidad eléctrica.

Otras empresas, de mayor, igual o menor tamaño, también realizan tareas innovadoras en el sector e, incluso, operan de forma novedosa, como pueden ser las cooperativas energéticas.

3.4.1 Iberdrola

Escenario actual del Grupo Iberdrola

El Grupo Iberdrola juega un papel importante en tres de los macroproyectos presentados por el momento desde España a las ayudas procedentes de los fondos europeos Next Generation para el desarrollo de la movilidad eléctrica. Los denominados Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) con el objetivo del desarrollo del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC).

La compañía participa por un lado en el consorcio Future: Fast Forward, liderado por SEAT y el Grupo Volkswagen y formado por un total de 62 empresas que abarcan la cadena de valor del vehículo eléctrico en su totalidad. La aportación de Iberdrola en el proyecto se centra en la descarbonización de las fábricas de SEAT en Martorell y de Volkswagen en Pamplona, el desarrollo de proyectos de autoconsumo fotovoltaico para dichas plantas de fabricación y el desarrollo de soluciones innovadoras de recarga inteligente y para uso de las baterías de segunda vida de estos vehículos. De igual forma, la compañía eléctrica es el socio energético del proyecto CAPITAL -CAPacitación tecnológica y desarrollo Industrial de la cadena de valor del autobús e infraestructura asociada para la descarbonización del sector de Transporte con soluciones cero emisiones-, registrado por el Grupo Irizar dentro de una alianza de 21 empresas y que realizará una inversión de más de 63 millones de euros para una nueva generación de vehículos sostenibles.

En línea con la apuesta por el vehículo eléctrico, Nissan también se ha unido a Iberdrola para ofrecer una solución integral de recarga a sus clientes. Así, ha incluido en su gama de servicios un paquete que incluye un punto de recarga Wallbox Pulsar Plus y, a aquellos que tengan contratado el suministro eléctrico con Iberdrola, les permite disfrutar de una tarifa especial de recarga, de 0'03€/kWh entre la 1 y las 7 de la mañana, y acceder de forma gratuita durante seis meses a la red de recarga pública de Iberdrola, la más extensa de España.

Dentro del marco del Plan Smart Mobility de Iberdrola se incluye el despliegue de cerca de 150.000 puntos de recarga de vehículos eléctricos, así como una tarifa especial para cargar dichos vehículos con electricidad de origen verde. Un programa dirigido principalmente a hogares y empresas que quieran ofrecer este servicio a sus empleados o clientes, así como a espacios públicos urbanos.

En septiembre de 2020 Iberdrola suscribió un préstamo verde con el Instituto de Crédito Oficial (ICO) por importe de 59,4 millones para la instalación de 2.500 puntos de recarga en vía pública en España y Portugal. Además, el plan de electrificación de la movilidad del grupo cuenta también con el respaldo de la Comisión Europea, a través de una subvención de 13 millones de euros, concedida por la Innovation and Networks Executive Agency (INEA) dentro de la convocatoria CEF Transport Blending Facilities. Una ayuda que contribuirá a financiar la instalación de 2.339 puntos de recarga rápidos, superrápidos y ultrarrápidos en España y Portugal, en puntos cercanos a las redes transeuropeas de transporte (TEN-T), hasta 2023.

Plan Smart Mobility

Como parte del Plan Smart Mobility, Iberdrola ha firmado diferentes acuerdos con fabricantes de vehículos y concesionarios para fomentar la movilidad sostenible. Así, por ejemplo, se ha unido al Grupo BNP Paribas para revolucionar el mercado del renting en España. Ambas compañías han alcanzado un acuerdo que incluye una novedosa solución, denominada *Todo incluido*, con la que pretenden dar respuesta a uno de los segmentos de mayor potencial de crecimiento en los próximos años: la electrificación de flotas asociada al reparto del comercio online. La solución, dirigida a particulares y empresas, integra en una sola oferta el renting del vehículo eléctrico a través de Arval, la instalación del punto de recarga financiado por BNP Paribas Leasing Solutions y el consumo de energía —en la vivienda y en vía pública— para los kilómetros contratados suministrados por Iberdrola.

Asimismo, destacan entre otras alianzas las suscritas con Volvo Car España, con SEAT y Volkswagen Group España Distribución (VGED) y con la red de concesionarios Quadis, además de la alianza con Irizar y su filial Irizar e-mobility para electrificar las flotas de autobuses urbanos e incorporar infraestructura de recarga.

Iberdrola apuesta también por las motos eléctricas, y junto a Cooltra —con una flota de más de 7.500 motos eléctricas compartidas en toda Europa— e Inetum, desplegará por las ciudades donde éstas operan bancos de recarga inteligente, capaces de albergar 20 cargadores cada uno y baterías de motos multimarca. Los bancos estarán ubicados en sitios públicos como centros comerciales, parkings o hubs de movilidad.



Ilustración 65. Infografía del Plan de Movilidad Sostenible lanzado por el Grupo Iberdrola. Fuente: Iberdrola.

En ese sentido, la compañía ha inaugurado en 2022 en la Comunidad Valenciana el mayor hub de recarga ultrarrápida para vehículos eléctricos que actualmente existe en el sur de Europa. La infraestructura, llevada a cabo en colaboración con Porsche, suma un total de cuatro cargadores de 400 kW y otros 12 de 200 kW, con posibilidad de carga de hasta 16 vehículos de forma simultánea y con capacidad para recargar la batería de un coche eléctrico en menos de cinco minutos.

Plan corporativo de Movilidad Sostenible

A su vez, la empresa cuenta con su propio Plan de Movilidad Sostenible, el cual se enmarca en el compromiso adquirido por la compañía en su *Política de gestión sostenible*, que exige la asunción de políticas que favorezcan una explotación sostenible del objeto social del grupo. Los objetivos de esta iniciativa son reducir las emisiones, fomentar la eficiencia energética, mejorar la calidad de vida de las personas en las zonas donde actúa el grupo y concienciar a los empleados. Para los empleados y en lo referido a la actividad empresarial, entre más de 20 acciones, se han desarrollado políticas internas de vehículo eléctrico y formación en la electrificación de la movilidad y de generación de una flota verde y puntos de recarga eléctrica en centros de trabajo, respectivamente.

Plan Vehículo Eléctrico para clientes

Plan destinado a optimizar el coste económico de la recarga del vehículo eléctrico en los hogares y lugares de trabajo recargándolo a 0,03€/kWh de 1:00 a 7:00 de la mañana, pudiendo realizar todas las gestiones digitalmente a partir de una aplicación específica donde:

- Programar el horario de tus recargas
- Activar o pausar la carga y ajusta la potencia
- Consultar el consumo e historial de recargas
- Control personal de acceso al punto de recarga

El Plan Vehículo Eléctrico procede solamente de fuentes 100% renovables, según establece la Directiva Europea 2001/77/CE, que evitan la emisión de gases que provocan el efecto invernadero. Se consideran fuentes 100% renovables la energía eólica, solar o hidráulica.

Dentro del Plan Smart Mobility Hogar, Iberdrola ha desplegado una promoción temporal por valor de 500€ (más impuestos: IVA (21%) e impuesto eléctrico (5,11%)) a aplicar en la factura de electricidad a 5 años vista en caso de que se contrate con la compañía el punto de recarga.

Recursos de asesoramiento e información

A su vez, Iberdrola destina parte de su compromiso con la electrificación de la movilidad al asesoramiento y gestión de la instalación y los trámites necesarios para la realización de esta en particulares y empresas. Se trata de una asistencia dirigida a sus clientes, pudiendo ser solicitada en su página web.

Actualmente, también informa sobre las ayudas MOVES III detallando apartados como el objeto subvencionable, los plazos, el presupuesto, las limitaciones o la tramitación ordinaria, entre otros.

3.4.2 Repsol

Repsol participa de diferentes formas en la transformación de la movilidad hacia su electrificación, destacando:

- La asistencia técnica y administrativa para la instalación de puntos de recarga a partir de tres tipos de cargadores según las necesidades de carga (eBox, eBox Plus y eBox Plus Balance). Además, asisten con la tramitación de la subvención del Plan Moves III.
- La generación de la Tarifa Vehículo eléctrico. Se trata de una tarifa en la que se paga un precio fijo de kWh por la luz que se consume, tanto para la luz en el hogar como para recargar tu coche.
- La generación de la Tarifa Plana Vehículo eléctrico. Se trata de una tarifa en la que se paga una cuota fija todos los meses por la luz del hogar y las recargas dentro y fuera de este.
- Descuentos y beneficios. Si se tiene contratada la luz y gas con Repsol, se puede disfrutar de un 50% del importe de la recarga como saldo para la aplicación de pago y fidelización de Repsol, Waylet.
- Aplicación Waylet. Si se paga con Waylet, se puede acumular saldo para gastarlo en terceras compras o en siguientes recargas. También permite recarga en cualquier lugar a partir de un sistema de reservas y localizar el punto más cercano a través de la propia aplicación.

Recursos de asesoramiento e información

Al igual que en el caso de Iberdrola, el Grupo Repsol destina parte de su compromiso con la electrificación de la movilidad al asesoramiento y gestión de la instalación y los trámites necesarios para la realización de esta en particulares y empresas. Se trata de una asistencia que puede ser solicitada en su página web ofreciéndose, incluso, a intermediar directamente en la obtención de las subvenciones.

Repsol Más Energía

Es una comunidad gratuita por la que se pueden obtener distintos beneficios económicos a partir de ofertas y superación de retos. Lo generado podrá ser canjeado en la aplicación de pago de Repsol Waylet, así como en otras marcas y comercios.

3.4.3 Endesa

Del mismo modo que las anteriores dos compañías, Endesa S.A. se encuentra realizando un profundo ejercicio de inversión en materia de innovación para la electrificación de la movilidad. Esta estrategia se encuentra destinada tanto para la ciudadanía como para los propios empleados y empleadas de la empresa y de sus operativas internas.

En cuanto a clientes, atiende una línea de negocio dedicada en exclusiva a la movilidad eléctrica, Endesa X Way, con el objetivo de ampliar la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos y, al mismo tiempo, satisfacer todas las necesidades de los clientes, desarrollando tecnologías avanzadas de recarga y soluciones flexibles para mejorar la experiencia del cliente.

Con el lanzamiento de Endesa X Way se busca desarrollar el plan de infraestructuras de recarga iniciado hace tres años para democratizar el vehículo eléctrico y romper la barrera de entrada que puede suponer la recarga. A cierre de 2021, Endesa X Way ya contaba con más de 9.500 puntos de recarga tanto en el ámbito público como privado y su objetivo es alcanzar los 66.000 puntos de recarga operativos a cierre de 2025 (público y privado).

Puntos de recarga públicos

Endesa X Way cuenta con una red de recarga de acceso público de 3.200 puntos instalados (datos de junio de 2022). Además, también es una de las más potentes. El 40% de los cargadores son de más de 50 kW, frente a una media del parque de puntos de recarga instalados en España del 15%.

- **Ciudades** (Ubicaciones Urbanas Metropolitanas): más de 2.400 puntos de recarga. Las 50 provincias de España tienen ya infraestructura de recarga para el vehículo eléctrico y más de 150 ciudades españolas con más de 35.000 habitantes ya cuentan con cargadores de Endesa X Way.
- **Carreteras:** hay cerca de 500 puntos de recarga en vías principales.
- **Entornos rurales:** más de 300 puntos de recarga.

Carga ultrarrápida

En 2021, Endesa X Way inició el despliegue de la carga ultrarrápida de 150 KW y 350 KW, resultando en los 75 cargadores ultrarrápidos instalados a lo largo de todo el año pasado en 25 ubicaciones de toda España. Estos cargadores cuentan con una potencia que actualmente es la mayor para la carga de vehículos.

La tendencia es que el peso de este tipo de cargadores crezca para acompañar a la automoción que viene con cada vez mayor capacidad de las baterías.

De hecho, en 2022 ya se ha inaugurado, junto con Eysa, la primera electrolinera de recarga ultrarrápida de España, situada en un punto neurálgico de la Comunidad de Madrid, que permite cargar 46 vehículos eléctricos simultáneamente gracias a sus 20 puntos de recarga ultrarrápidos (150 kW) y además ofrece otros 26 semirrápidos (hasta 22 kW).

También han entrado en funcionamiento los hubs de recarga ultrarrápida de la Junquera (Girona) y Guarromán (Jaén) con Andamur. Y fruto de esta ambición por facilitar la electrificación de la movilidad, Endesa X Way está colaborando con CEPSA, uno de los principales actores de la movilidad en España y Portugal, para desplegar su red de recarga ultrarrápida a lo largo de sus Estaciones de Servicio en los próximos años.

El objetivo es que Endesa X Way continúe instalando cargadores con todas las potencias, adaptando la velocidad de carga a los usos y hábitos de los clientes. La recarga

ultrarrápida tiene todo el sentido para las necesidades de carga instantánea, más asimilables al tiempo que hoy en día uno puede llegar a invertir repostando en una estación de servicio. Pero el usuario va a poder recargar en multitud de lugares, no solo en electrolineras de carga ultrarrápida, y por tanto no requerirá esa velocidad de carga en todas sus necesidades de uso.

Así pues, Endesa X Way, además de en carga ultrarrápida y rápida, también está invirtiendo en instalaciones en hospitales, hoteles, párquines, cines, restaurantes, o centros comerciales, donde la estancia media es superior a las dos horas.

Acuerdos para facilitar la movilidad eléctrica

Endesa está llegando a acuerdos con diferentes socios (hasta ahora con más de 900) como grupos sanitarios, cadenas de supermercados, estaciones de servicio y aparcamientos para acercar los puntos de recarga a los usuarios:

- En sus domicilios y lugares de trabajo, pero también, por ejemplo, comprando en el supermercado o cuando van al médico (Supermercados Consum u hospitales VITHAS).
- En su tiempo de vacaciones o viajes de trabajo al alojarse en hoteles (acuerdo con Barceló, Grupo Palladium o AC Hotels) o en su momento de ocio (acuerdo con Parques Reunidos o McDonalds).
- Cuando dejan su vehículo en un aparcamiento público (acuerdo con Parkia, SABA, IPark, o EYSA).
- En los largos trayectos, donde Endesa X Way trabaja con diferentes partners de estaciones de servicio que han querido sumarse de manera proactiva al proyecto de la electrificación del transporte, como acuerdos con la CEEES, Andamur, GasExpress, etc.

Puntos de recarga privados

A través de Endesa X Way se ha facilitado la instalación de tecnología de recarga tanto para particulares como para empresas, corporaciones y flotas. Por ejemplo, con fabricantes como Hyundai, KIA o Jaguar Land Rover se han realizado acuerdos para

hacer una oferta global para la compra de vehículos eléctricos de dichas marcas con los puntos de recarga privados conveniados con Endesa.

También se han generado soluciones como **ParkElectric**, creado junto a SABA para que quien no tenga un garaje particular, y con una sola cuota, pueda alquilar una plaza de aparcamiento, el alquiler del equipo de recarga de uso exclusivo para él y una cantidad de KWh mensuales.

También se ofrece **OneElectric**, una solución pensada para flotas corporativas lanzada junto a Atlhon y cuyo modelo se presenta también con otros rentings como ALD, para ofrecer un todo incluido en una sola cuota durante los años del contrato del renting de la flota.

Juice Pass, la aplicación para gestionar las recargas

Endesa ha desarrollado la aplicación para móviles **JuicePass** (disponible en iOS y Android), una solución inteligente que permite gestionar la recarga de vehículos eléctricos. Con ella, particulares y empresas pueden supervisar y gestionar el progreso de la recarga pública, privada y doméstica, el estado de los puntos de recarga y encontrar siempre la estación Endesa X Way más cercana.

Además, permite localizar el cargador más cercano, reservarlo y gestionar las recargas directamente desde el teléfono móvil, asociando una tarjeta de crédito para abonar las recargas directamente desde la aplicación sin necesidad de ser cliente de Endesa.

La App puede ser utilizada en Europa y Latinoamérica y permite acceder a más de 90.000 puntos de recarga gracias a los acuerdos de interoperabilidad.

Compromiso corporativo

Como se ha comentado anteriormente, la compañía también ha integrado las políticas de sostenibilidad de forma interna, manteniendo la electrificación de su movilidad un papel central.

Ha generado distintos y consecutivos Planes de Movilidad Sostenible, implementando el programa Movimiento-e. Se ha fomentado el cambio modal y uso racional y seguro del transporte, buscando crear conciencia entre sus empleados para reducir la necesidad de

transporte y fomentar la utilización de medios de transporte sostenible. Las líneas de actuación incluidas han sido las siguientes:

- Impulso del trabajo fuera de la oficina.
- Facilitación tanto de la flexibilidad horaria como la implantación de la jornada continua.
- Promoción de medios de transporte distintos al vehículo privado, mediante los siguientes programas:
 1. Servicio de car e-sharing mediante el impulso de los pools de vehículos eléctricos en las principales sedes para uso de los empleados en gestiones laborales.
 2. Servicio corporativo de taxi compartido con el objetivo de reducir emisiones, contribuir a la movilidad sostenible y segura e incrementar la digitalización.
 3. Alternativas de movilidad a dos ruedas. Pool corporativo de bicicletas y patinetes eléctricos a disposición de los empleados.
 4. Tarjeta transporte.

También, se ha promocionado e impulsado la electrificación del transporte. Las principales líneas de actuación han sido:

- Gestión sostenible de la flota con la electrificación y optimización de los vehículos de combustión mediante el impulso de los vehículos híbridos, híbridos enchufables y eléctricos.
- Fomento del vehículo eléctrico para empleados:
 1. Desarrollo de los planes de movilidad eléctrica para empleados.
 2. Impulso de la electrificación de la flota de managers.
 3. Electrificación de zonas de aparcamiento.

3.5 Resultados de participación

Para la generación de conclusiones sobre el **estado actual** de la Comunitat Valenciana en cuanto a la **financiación** de proyectos de electrificación de la movilidad dentro del sector turístico se ha requerido la participación de actores sensibles, tal como se ha detallado en el apartado 1.3 de *Metodología*.

En este sentido, se han elaborado algunas cuestiones alrededor de la temática de líneas de subvenciones y ayudas, tanto de forma explícita como combinada con otras problemáticas o temáticas que puede acoger la investigación del Plan MOVESTUR CV, permitiendo así el establecimiento de nuevas valoraciones conjuntas para el sector turístico y para los destinos.

Primeramente, en el caso del sector turístico, tres cuartas partes de las entidades consultadas considera que sí resulta necesario ampliar el número de partidas económicas para la subvención de la instalación de puntos de recarga eléctrica en espacios privados.

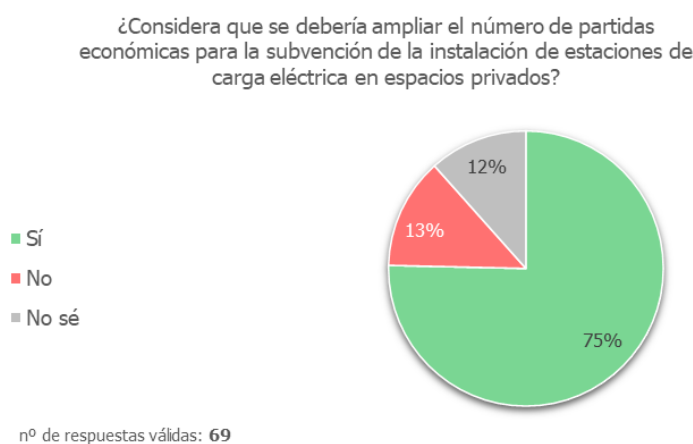


Ilustración 66. Resultados de la primera pregunta vinculada a la financiación de proyectos a partir de subvenciones públicas dentro del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del plan MOVESTUR CV. Elaboración propia

Entre los apuntes recibidos, destaca aquel que relaciona la necesidad de que el sector público mantenga los canales de financiación de la instalación de puntos de recarga, e incluso materialice estos equipamientos bajo su titularidad, como ejercicio de liderazgo y demostración al sector privado, facilitando la accesibilidad posterior de este último a

partir de la generalización de la electrificación y el desarrollo de las primeras grandes inversiones en el territorio y las ciudades, siendo estas habitualmente las más costosas en la mayoría de innovaciones energéticas transformadoras del tejido socioeconómico, como está siendo el caso de la energía basada en hidrógeno.

Asimismo, otro de los postulados mayoritarios corresponde a que, aún recibiendo partidas de financiación pública a tal efecto, la inversión tanto de adquisición de vehículos como de colocación de puntos de recarga es sumamente elevada para muchas empresas, especialmente aquellas con un volumen reducido de negocio.

En cambio, un 13% considera, en esta primera gráfica, que esta medida no es necesaria, aludiendo, generalmente, a que su línea de negocio no requiere de la instalación de puntos de recarga, bien no ve necesaria la solicitud de partidas ya que cuenta con fondos propios o bien no considera que la electrificación de la movilidad y, en consecuencia, su financiación con fondos públicos suponga una solución clara para los retos ambientales presentes y futuros que debe afrontar el sector turístico.

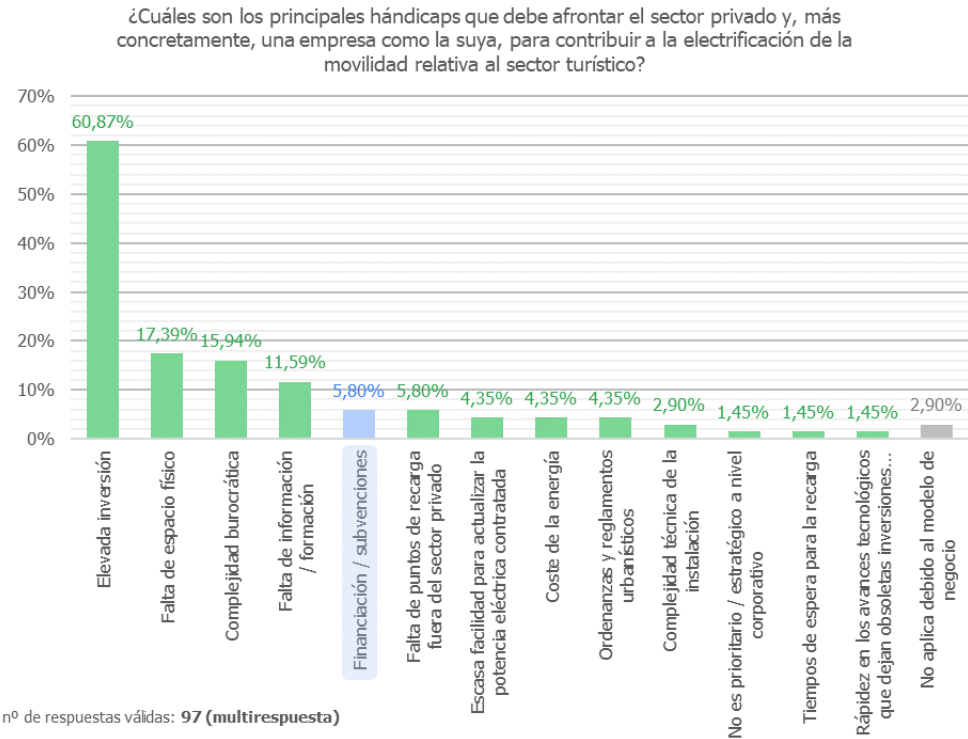


Ilustración 67. Resultados de la segunda pregunta vinculada a la financiación de proyectos a partir de subvenciones públicas dentro del cuestionario dirigido al Sector privado dentro del plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Por otra parte, a modo de puntualización, la gráfica mostrada arriba incide en que únicamente el 5'80% de los encuestados considera como hándicap la actual accesibilidad a financiación pública. No obstante, casi dos terceras partes consideran que la elevada inversión inicial de las actuaciones para la electrificación de la movilidad en el sector es una importante problemática para tener en cuenta. Esto puede conllevar a realizar una lectura donde el amplio despliegue de recursos económicos y financieros pueda ser reconducido hacia la obtención mayores subvenciones. Seguidamente, los municipios potencialmente turísticos participantes en las encuestas establecen que sí se han llevado a cabo iniciativas por el consistorio, aun únicamente preliminares, sobre la mejora y ampliación de la red de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, concretamente el 81% de ellos. Entre ellos, el 60% ya cuenta al menos, a fecha de noviembre de 2021, con al menos 1 puesto en funcionamiento, mientras que el 21% han iniciado iniciativas, ya sean en firme o no, para la ejecución del inicio de implementación. En este sentido, no todas las administraciones consultadas han procedido a solicitar subvenciones ya que algunas lo han hecho con partidas propias y otras todavía desconocen la oferta actual y el proceder para su solicitud formal.

En este punto y de forma pareja a la anterior gráfica, una parte importante del ámbito turístico ya sea de tipología privada o público, es susceptible de mantener una escasa formación y sensibilización sobre las posibilidades de obtener líneas de financiación pública.

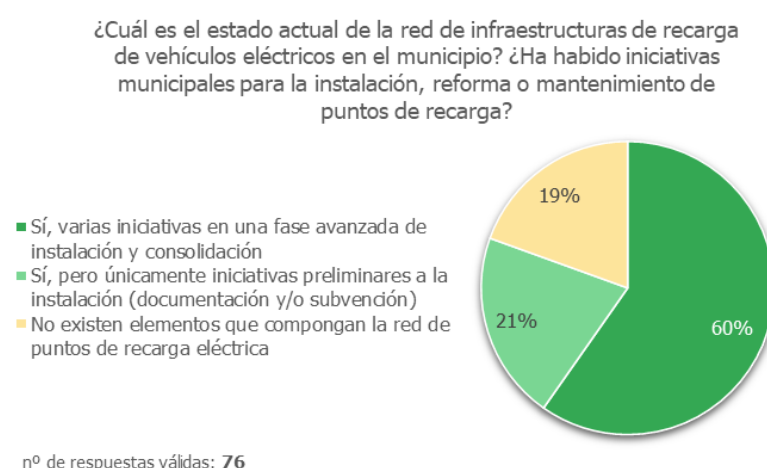


Ilustración 68. Resultados de la primera pregunta vinculada a la financiación de proyectos a partir de subvenciones públicas dentro del cuestionario dirigido a Municipios y otras entidades locales dentro del plan MOVESTUR CV. Elaboración propia.

Por último, un 19% de los municipios consultados no han iniciado todavía estrategias de implementación, siendo una cifra considerablemente elevada atendiendo a la razón de que se tratan de localidades con una elevada presencia del sector turístico en sus economías y que se trata de una de las políticas clave para activar mejoras en la eficiencia y la sostenibilidad del sector.

4. RECOMENDACIONES

La superación de problemáticas, anteriormente detectadas como retos o desafíos que ha de afrontar el sector para la electrificación de su movilidad, puede ser repartida y distribuida a tenor de los distintos grupos y actores consultados.

De este modo, en cuanto a [municipios y otros entes administrativos](#), las recomendaciones para la superación de problemáticas son:

- 1. Coordinar políticas eficientes entre distintas Administraciones** para la gestión del aumento del volumen de visitantes y crecimiento del volumen de negocios del sector turístico con la ampliación de las infraestructuras, tanto públicas y privadas, de recarga de vehículos eléctricos evitando la obsolescencia o sobredimensionamiento de proyectos debido a la excesiva burocratización de los procedimientos o a cálculos de previsiones erróneos, respectivamente.
- 2. Ampliar y extender las políticas de electrificación de la movilidad en el sector turístico valenciano de forma transversal y multiescalar** para traccionar la iniciativa del sector privado en términos de inversión y compromiso con la transición energética de la movilidad de forma generalizada, aumentando las ratios de sensibilización y formación desde las entidades locales como agentes intermediarios.
- 3. Potenciar los canales de financiación** de los municipios para la instalación de puntos de recarga eléctrica y la electrificación de la flota municipal.
- 4. Generar nuevos mecanismos formativos desde instituciones superiores** para los equipos técnicos consistoriales para la solicitud de las posibles subvenciones, la instalación de los equipos de recarga y su posterior mantenimiento, entre otros.
- 5. Asistir íntegramente desde instituciones superiores la necesaria tarea de electrificación de los servicios municipales**, destacando aquella relativa a funciones de movilidad corporativa y ciudadana, reconduciendo problemáticas como la falta de crédito disponible en los fondos municipales y la reducida capacidad a corto plazo de recuperar la inversión realizada por la instalación de puntos de recarga. Especialmente en el contexto actual de incremento de precios

energéticos en caso de que se aplique gratuidad en la recarga de vehículos como forma de atracción de potenciales personas usuarias.

- 6. Ampliar el grado de conocimiento del sector público en las variables y factores de la transformación de la movilidad eléctrica** para poder acrecentar la imagen beneficiosa de la operatividad estratégica transversal de los sectores económicos que pueden ser susceptibles de tal fenómeno, como es el caso del sector turístico en la Comunitat Valenciana.
- 7. Adaptar la instalación de puntos de recarga eléctrica en la vía pública** como espacio preferente para la electrificación de la movilidad personal a los requisitos de accesibilidad peatonal y adaptación de redes urbanas.
- 8. Potenciar las políticas de atención y asistencia a la persona usuaria** de forma coordinada y en red entre todas las ciudades y territorios, además de proceder a la actualización tecnológica permanente de los servicios por parte de los municipios en la red de recarga de titularidad pública.
- 9. Generar mecanismos que aseguren la integración de las políticas de electrificación de la movilidad** en el sector turístico en los propios Planes de Sostenibilidad Turística, asegurando la continuidad de dicha política a medio plazo a partir de un marco estratégico formal constituido.
- 10. Otorgar preferencia a espacios rurales y de alto valor natural con elevada complejidad de acceso** que no sea mediante vehículos personales para el desarrollo de estrategias coordinadas en la instalación de puntos de recarga eléctrica para distintos modos de transporte de titularidad pública ante la falta de iniciativa privada. De este modo, se establece un mayor equilibrio y cohesión territorial.
- 11. Ampliar la red de puntos de carga eléctrica para otros modos de transporte**, diversificando la oferta, especialmente en entornos altamente turísticos con el fin de mejorar los condicionantes socioambientales de espacios

con problemáticas de congestión y saturación y así extender las políticas a otros ámbitos más allá del automóvil privado.

De este modo, en cuanto a **Parques Naturales**, las recomendaciones para la superación de problemáticas son:

- 1. Favorecer, al igual que a los municipios rurales, los espacios naturales más rezagados** en la implementación de puntos de recarga eléctrica a partir del desarrollo de estrategias coordinadas. De este modo, se establece un mayor equilibrio y cohesión territorial y se revierte el escaso interés de inversión privada en estos entornos.
- 2. Apostar por alternativas ante la escasa capacidad de las redes eléctricas** encargadas de dotar del servicio energético oportuno para la instalación de puntos de recarga, como es el autoconsumo energético de los espacios construidos vinculados a los EEPP (Centros de visitantes y Centros de Interpretación), así como la mejora de la accesibilidad, disponibilidad y capacidad de la red eléctrica general.
- 3. Iniciar proyectos de conveniados entre distintos actores y agentes que cuenten con espacio físico para la instalación de puntos de recarga** y estén localizados en las cercanías de los puntos centrales de los PPNN, como negocios privados u otros entes administrativos, revirtiendo así la falta de espacio en algunos de los casos tratados además de las posibles restricciones ambientales que involucran la existencia de figuras de protección de dichos entornos.

De este modo, en cuanto al **sector privado**, las recomendaciones para la superación de problemáticas son:

- 1. Canalizar el alto interés del sector turístico privado** para establecer mecanismos y parámetros que aseguren la eficiencia de las políticas de despliegue de la infraestructura para la electrificación de la movilidad de una

forma más equilibrada y justa entre todas las entidades privadas interesadas, independientemente de su capacidad financiera propia.

2. **Profundizar los mecanismos formativos y sensibilizadores** sobre las líneas de subvención para la instalación de cargadores en instalaciones de empresas privadas, así como de otros aspectos como la electrificación de su flota y la actualización digital y tecnológica vinculada. Se puede operar a partir de instituciones intermedias para la formación directa del sector mediante cursos y píldoras formativas.
3. **Planificar a medio y largo plazo la adaptación de la red eléctrica** que ha de dotar de servicio energético a la electrificación de la movilidad en las ciudades y los territorios.
4. **Aumentar la flexibilidad de las empresas privadas y otros entes** para adaptar su potencia contratada y que requieran de una mayor capacidad para introducir nuevos puntos de recarga eléctrica en sus instalaciones, tanto para uso interno como externo.

En el caso de las **Oficinas de Turismo**, las recomendaciones más reseñables son las siguientes:

1. **Generar una estrategia específica para la involucración integral de las oficinas Red Tourist Info** de la Comunitat Valenciana en el proceso de electrificación de la movilidad en los destinos y el sector turístico como espacio de sensibilización, capacitación, divulgación y formación de actores y agentes sensibles en dicha transformación. Además, integrarlas en la red de infraestructuras de recarga mediante la incorporación de estaciones en sus instalaciones, generando el esperado efecto tractor y embajador en los visitantes y en la calidad de la experiencia turística manteniendo una posición de liderazgo entre el conjunto de instituciones impulsoras de la electrificación.
2. **Generar partidas presupuestarias específicas** para la instalación de puntos de recarga en las oficinas u otros espacios conveniados con las mismas.

- 3. Producir estrategias de sinergias con otras entidades y sus respectivos espacios,** ya sean de carácter público o privado, para poder menguar la problemática de la falta de espacio físico en la mayoría de las instalaciones permitiendo así la instalación de puntos de recarga vinculados directa o indirectamente (mediante procesos de conveniados) con las oficinas de turismo valencianas.

- 4. Planificar a medio y largo plazo la adaptación de la red eléctrica** que ha de dotar de servicio energético a la electrificación de la movilidad en las ciudades y los territorios.



**PLAN
MOVESTUR CV**