



PLA MOVESTUR CV



GENERALITAT
VALENCIANA



TURISME
COMUNITAT VALENCIANA



INVAT-TUR



DESTINOS TURÍSTICOS INTELIGENTES
COMUNITAT VALENCIANA

COL·LABORA:

iVACE
INSTITUTO VALENCIANO DE
COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL

CRÈDITS

@TURISME COMUNITAT VALENCIANA, INVAT.TUR

invattur@turismecv.es

dti_turisme@turismecv.es

www.invattur.es

Coordinació tècnica:



Col·labora:



Desembre 2022

Segons la OMT (2005), el turisme sostenible és aquell “que té plenament en compte les repercussions actuals i futures, econòmiques, socials i mediambientals per a satisfer les necessitats dels visitants, de la indústria, de l'entorn i de les comunitats amfitriones”.

El sector turístic és un dels quals major impacte té en la sostenibilitat del planeta i en la mobilitat, quedant, per la seua pròpia natura, en un factor clau per a la mitigació i reducció de la petjada ambiental que això comporta.

És per això que, des de Turisme Comunitat Valenciana, es pretén impulsar el Pla MOVESTUR CV. A partir del mateix es contemplen accions dirigides a promoure i consolidar la Comunitat com un dels destins europeus amb la major xarxa d'infraestructures de recàrrega associades a la mobilitat elèctrica, així com tots els equipaments relacionats i necessaris per al seu funcionament i operativitat a mitjà i llarg termini.

Per a tal fi, s'ha comptat en l'elaboració d'aquest document amb la participació dels actors més influents en el turisme i la mobilitat de la Comunitat, buscant generar sinergies per a encaminar les polítiques cap a un desenvolupament turístic sostenible i respectuós amb el medi ambient i el territori.

El model i l'estratègia de destinacions turístiques intel·ligents de la Comunitat Valenciana és bon exemple d'aquest esforç de transformació cap a la sostenibilitat de la mobilitat. Evidenciant-se a partir de la pròpia Xarxa DTI-CV que té com a objectiu impulsar la gestió del model de Destinacions Turístiques Intel·ligents de la CV (DTI-CV), a través d'una xarxa autonòmica que permeta afavorir la col·laboració i el diàleg entre els seus membres.

Índex

Acrònims i abreviatures	4
1. Antecedents i context	6
1.1 Visió i Missió.....	7
1.2 Marc normatiu	9
1.3 Metodologia	13
2. Diagnòstic	22
2.1 Anàlisi del Turisme en la Comunitat Valenciana	23
2.2 Anàlisi de la Mobilitat Elèctrica en la Comunitat Valenciana	28
2.3 Mobilitat elèctrica del sector i destins	33
2.4 Xarxa de infraestructures de recàrrega.....	41
2.5 Resultats de participació	54
2.6 Reptes del sector i destins.....	93
3. Finançament	97
3.1 MOVES III.....	98
3.2 DUS 5000 → Mesura 5: Mobilitat Sostenible	111
3.3 Plans de Sostenibilitat Turística en Destins (PSTD).....	116
3.4 Mesures pròpies de les empreses proveïdores d'energia	119
3.5 Resultats de participació	130
4. Recomanacions	134

Acrònims i abreviatures

ACD	Actuacions de Cohesió entre Destins
ACEA	European Automobile Manufacturers Association
ANFAC	Associació Espanyola de Fabricants de Automòbils i Camions
BEV	Battery Electric Vehicle - Vehicle Elèctric de Bateria
CdT	Xarxa de Centres de Turisme
CE	Comissió Europea
CEEES	Confederació Espanyola d'Empresaris d'Estacions de Servici
CEF	Connecting Europe Facility
CI	Centre d'Interpretació (espai natural turístic)
CV	Comunitat Valenciana
CdV	Centre de Visitants
COVID-19	Coronavirus disease 2019
DAFO	Matriu Debilitats Amenaces Fortaleses Oportunitats
DNSH	Principi Do Not Dignificant Harm - No Causar Mal Significatiu
DOGV	Diari Oficial de la Generalitat Valenciana
DTI	Destinació Turística Intel·ligent
EELL	Entitat(s) Local(s)
EREV	Extended Range Electric Vehicle - Vehicle Elèctric d'Autonomia Estesa
EST	Estimació/estimat
ETCV	Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle - Vehicle Elèctric de Pila de Combustible
FCV	Fuel Cell Vehicle - Vehicle de Cel·la De Combustible
FCHV	Fuel Cell Hybrid Vehicle - Vehicle Híbrid de Pila de Combustible
FNEE	Fons Nacional d'Eficiència Energètica
GVA	Generalitat Valenciana
ICO	Institut de Crèdit Oficial
IDAE	Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia
IGIC	Impost General Indirecte Canari
INEA	Innovation and Networks Executive Agency
INVAT·TUR	Institut Valencià de Tecnologies Turístiques

IVA	Impost sobre el Valor Afegit
IVACE	Institut Valencià de la Competitivitat Empresarial
MICINN	Ministeri de Ciència i Innovació
MINCOTUR	Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme
MINECO	Ministeri d'Assumptes Econòmics i Transformació Digital
MITECO	Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic
MITMA	Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana
MOVESTUR CV	Pla de mobilitat eficient i sostenible turística de la Comunitat Valenciana
NGEU	NextGenerationEU - European Union Recovery Instrument
ODS	Objectius de Desenvolupament Sostenible
OMT	Organització Mundial del Turisme
OIT	Oficina d'Informació Turística
PAT	Pla d'Acció Territorial
PERTE	Projectes Estratègics per a la Recuperació i Transformació Econòmica
PERTE ERAH	PERTE de Energies Renovables, Hidrogen renovable i Emmagatzematge
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle - Vehicle híbrid elèctric endollable
PMR	Plaça de Mobilitat Reduïda
PN	Parc Natural
POPE	Programa Operatiu Pluri-regional d'Espanya
PPNN	Parcs Naturals
PRTR	Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència
PSTD	Plans de Sostenibilitat Turística en Destins
REBT	Reglament Electrotècnic de Baixa Tensió
TEN-T	Trans-European Transport Network
UE	Unió Europea
VAO	Carril per a Vehicles de Alta Ocupació
VMP	Vehicles de Mobilitat Personal
VTC	Vehicle de Transport amb Conductor
WLTP	World Harmonized Light-duty Vehicle Test Procedure
XARXA DTI-CV	Xarxa de Destinacions Turístiques Intel·ligents de la Comunitat Valenciana
ZBE	Zona de Baixes Emissions

1. ANTECEDENTS I CONTEXT

1.1 Visió i Missió

En el marc de l'estratègia valenciana per a l'impuls de la competitivitat turística i amb la finalitat d'afermar un model de desenvolupament turístic en línia amb la sostenibilitat, naix la necessitat de promoure i consolidar, dins de l'oferta turística, els principals recursos turístics i destins a partir d'una àmplia xarxa d'infraestructures de recàrrega per a vehicles elèctrics. Aquesta acció ha de desenvolupar-se en establiments turístics de la Comunitat Valenciana i en altres espais que configuren la xarxa de destins, com a localitats turístiques, així com que el sector adquireisca vehicles menys contaminants. Per a tot això, es busca articular la iniciativa mitjançant el present Pla MOVESTUR CV.

En aquest sentit, la proliferació de vehicles elèctrics i híbrids endollables en el mercat automobilístic en els últims anys ha anat augmentant gradualment. Això, a més d'una disminució de la qualitat de l'aire, producte dels alts índexs de trànsit, ha donat lloc a la necessitat d'avançar cap a un model de mobilitat més eficient i sostenible en la Comunitat Valenciana.

Des de Turisme Comunitat Valenciana es pretén donar cobertura i facilitar la recàrrega de vehicles elèctrics als residents i turistes que visiten i es desplacen pel territori i, així, treballar en el seu posicionament com un dels principals destins a nivell nacional i internacional en la implantació d'infraestructures de recàrrega de tota mena.

El model i l'estratègia de destinacions turístiques intel·ligents de la Comunitat Valenciana és bon exemple d'aquest esforç de transformació cap a la sostenibilitat, perquè entre els principals eixos i línies de treball derivades destaca aquesta, la qual compta amb un grup de treball format per destins adherits a la Xarxa DTI-CV.

A més, aquesta estratègia s'alinea amb els objectius de sostenibilitat que recull el Pla Estratègic de Turisme de la Comunitat Valenciana 2020-2025, així com els compromisos i principis bàsics d'actuació quant a sostenibilitat continguts en La Llei 15/2018, de 7 de juny, de Turisme, Oci i Hospitalitat de la Comunitat Valenciana.

Així mateix, entre els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de les Nacions Unides està el destinat a l'Acció pel clima. Aquest suposa tant la contenció del canvi climàtic com les necessàries adaptacions que territoris, governs i ciutats han de dur a terme i, específicament, la implicació directa de la mobilitat i la seua transformació cap

a un model més sostenible. Per a conformar el citat Pla MOVESTUR CV, es fa necessari que des de l'òrgan director de la present investigació, INVAT·TUR, centre especialitzat en la generació i transferència de coneixement turístic mitjançant el desplegament d'activitats d'investigació, desenvolupament i innovació (R+D+i), es realitze el present estudi sobre l'oferta cap a la mobilitat elèctrica en el sector turístic i destins de la Comunitat, que inclou una anàlisi dels principals hàndicaps per a la seua aplicació, així com aglutinar la informació d'ajudes que puga aprofitar l'oferta turística per a accelerar la implantació de punts de recàrrega, tant per a cotxes com per a bicicletes, patins i altres vehicles. També, es procedeix a realitzar una aproximació sobre canals d'informació a turistes d'aqueixa oferta i sobre altres elements que poden configurar el pla per a generar sinergies públic-públic, públic-privades i privades-privades.

1.2 Marc normatiu

A continuació, s'exposen els plans i programes que serveixen de marc de referència per a l'elaboració del Pla MOVESTUR CV, destacant els esforços realitzats en els últims anys per a actualitzar les estratègies regionals i mantindre una constant adaptació dels canvis suscitats en la societat i el territori valencià. Aquesta consideració de diverses informacions i disposicions estratègiques permet examinar el treball previ efectuat i territorialitzat en les diferents realitats socioeconòmiques que es troben a la regió.

1.2.1 Planificació territorial

- **Pla d'Acció Territorial de les Àrees Metropolitanes d'Alacant i Elx**

El PAT de les àrees metropolitanes d'Alacant i Elx pretén situar l'Àrea Funcional d'aquestes ciutats com una de les de major qualitat urbana de l'Arc Mediterrani de la Unió Europea. Concreta els principis de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana per a coordinar la planificació urbanística i aconseguir objectius de sostenibilitat, harmonitzar la infraestructura verda, i proposar fórmules de governança territorial per a assegurar un desenvolupament eficient i racional.

- **Pla d'Acció Territorial de les Comarques Centrals**

Té com a objectiu la consecució d'un espai resilient i equilibrat, basat en un model territorial articulat entorn d'una xarxa de ciutats mitjanes ben distribuïdes en el territori. Els processos de cooperació entre ciutats i els seus actors econòmics i socials han de ser l'element que definisca la seua posició competitiva i singular, en un context territorial dominat per les àrees metropolitanes i les regions urbanes.

- **Pla d'Acció Territorial Metropolità de València**

El pla té com a meta bàsica situar a l'àrea metropolitana com una de les de major qualitat urbana de la UE, per a tindre una configuració amb l'espai amable amb la població, i ser capaç de retindre i atraure talent creatiu i professional. El Pla se centra en tres grans eixos temàtics, la infraestructura verda del territori, el sistema d'assentaments urbans i les infraestructures de mobilitat.

- **Pla d'Acció Territorial de l'Àrea Funcional de Castelló**

El pla ajuda a pal·liar la falta de coordinació del planejament general estructural dels municipis al voltant de Castelló. La manca de visió conjunta del territori ha suposat l'aparició de disfuncionalitats territorials. Serveix per a situar l'Àrea Funcional de Castelló com una de les àrees de major qualitat urbana de l'Arc Mediterrani, capaç de retindre i atraure talent i professionals creatius.

- **Pla d'Acció Territorial de la comarca del Racó d'Ademús**

El gran objectiu del Pla d'Acció Territorial del Racó d'Ademús és la proposta d'una ordenació estructural de la comarca que tinga com a fi desitjable la consecució del principi d'equitat de les condicions de vida dels seus habitants respecte d'altres àmbits urbans.

- **Pla d'Acció Territorial de la Vega Baixa del Segura**

El pla situa la comarca com un territori competitiu i equilibrat a través de la diversificació de la seua estructura productiva i del manteniment de la seua personalitat territorial, per a configurar un espai amable i inclúsiu amb les persones, capaç de retindre i atraure talent i coneixedora del gran valor ambiental i cultural dels seus actius territorials.

1.2.2 Planificació sectorial de energia

- **Estratègia Valenciana de Canvi Climàtic i Energia**

Aquesta estratègia pretén alinear les polítiques d'energia i de canvi climàtic, ja que dos terços de les emissions tenen el seu origen en la producció o consum d'energia, per tant, és necessària una gestió adequada per a la lluita contra el Canvi Climàtic. Assenyala el sector turístic com un dels més afectats pels efectes del canvi climàtic, ja que la pujada de les temperatures màximes i l'augment dels dies de calor, amb les conseqüències que es deriven d'això, afecta especialment al turisme de sol i platja.

1.2.3 Planificació sectorial de mobilitat

- **Programa Estratègic per a la millora de la Mobilitat, Infraestructures i el Transport de la Comunitat Valenciana (UNEIX) 2018-2030**

El document es basa en el desenvolupament sostenible de la mobilitat en la Comunitat Valenciana, i contempla tres vessants de desenvolupament, social, ambiental i econòmic. El programa del pla s'estructura en 7 àrees temàtiques, on s'analitza la situació actual, es realitza un diagnòstic per a definir una sèrie d'objectius/directrius a seguir, i es concreten una sèrie de propostes d'actuació.

Amb l'aprovació de la Llei de Mobilitat de la Generalitat, en 2011, es va iniciar una dinàmica de planificació de la mobilitat sobre la base de la qual diversos ajuntaments i àrees metropolitanes ja han redactat els seus respectius Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). Anteriorment, en 2009, amb la Llei d'Accessibilitat Universal al Sistema de Transports de la Comunitat Valenciana, es realitza un exercici de cavil·lació sobre les estratègies futures per a l'estandardització de processos que faciliten una accessibilitat integral i garantida al transport per a tota la població, independentment de la seua condició, postulant-se com un dret que, entre altres, ha d'articular-se de manera igualitària socialment i respectuosa mediambientalment, quedant, en l'actualitat, la mobilitat elèctrica com a instrument essencial per a tals fins.

- **Pla Bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València**

El PMoMe de València es presenta com la gran oportunitat que té l'Àrea Metropolitana de València de repensar el model de mobilitat, de reflexionar com es poden aconseguir els objectius de sostenibilitat marcats en les diverses estratègies de desenvolupament aprovades, i d'enfrontar els accelerats canvis en la manera com es mou la gent, que es presentaran en un futur pròxim.

- **Pla de Mobilitat Metropolità Alacant-Elx**

En el PMoME d'Alacant i Elx, el marc normatiu relatiu a la mobilitat ha experimentat importants canvis sobre la necessitat d'apostar per un nou paradigma de la mobilitat centrat principalment en el transport públic, la mobilitat sostenible i elèctrica i la reducció de les emissions generades a conseqüència del transport.

- **Pla de Mobilitat Metropolità de Castelló**

El pla aposta per un nou paradigma de la mobilitat centrat en el transport públic i els mitjans no motoritzats, la mobilitat sostenible i elèctrica i la reducció de les emissions generades a conseqüència del transport.

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

Busca satisfer les demandes de mobilitat en el territori de manera eficient i integradora, amb la idea de reforçar la connexió entre la planificació dels usos del sòl i les polítiques de transport públic i privat, incorporant les seues externalitats en els processos decisoris de localització dels diferents usos i activitats en el territori.

1.2.4 Planificació sectorial de turisme

- **Pla Estratègic de Turisme de la Comunitat Valenciana 2020-2025**

Per a la redacció del present Pla Estratègic de Turisme de la Comunitat Valenciana 2020-2025 s'han pres com a referència, a més del Llibre blanc, altres fonts d'àmbits territorials diversos, a fi de revisar-les, contrastar-les i extraure informació que aporte valor a aquest pla i s'ha dut a terme una fase de participació a través de presentacions i qüestionari de valoració, a fi de comptar amb les aportacions del sector, dels agents socials i de la ciutadania en general, per a així dibuixar un full de ruta que reflectisca una visió conjunta.

1.3 Metodologia

El present document manté una missió específica en termes de desenvolupament estratègic de la mobilitat elèctrica en el sector i destinacions turístiques: facilitar i democratitzar l'accés a informació concisa sobre l'actual escenari de l'electrificació del transport, els seus avantatges i inconvenients i les diferents vies perquè actors i agents implementats en el territori puguen ser partícips d'aquesta transició energètica, social, econòmica, productiva i institucional.

L'estudi parteix de la comentada planificació estratègica i sectorial i les seues consideracions i previsions, algunes d'elles ja descontextualitzades pels avanços en el paradigma tecnològic al voltant dels sistemes de transport tant col·lectius com individuals, i avança cap a l'especificitat documental on el turisme en la Comunitat Valenciana pot veure's involucrat com a sector preferencial per a contribuir en l'electrificació de la mobilitat, a més de generar iniciatives de lideratge i aprenentatge més tard traslladables a altres àrees econòmiques.

L'estructura de la investigació s'ha vingut desenvolupant a partir de diferents fases on, per a cadascuna d'elles, s'han prioritzat tasques per a atendre objectius concrets a partir del desenvolupament de tècniques qualitatives i quantitatives per a realitzar l'aproximació més exacta de la situació actual. En tractar-se la mobilitat elèctrica d'un sector de ràpida transformació i, encara, trobar-se en una fase primària de desenvolupament en termes comparatius amb el sector de la mobilitat tèrmica de combustió, tant per quota de mercat com per la capacitat d'assimilació de la seua xarxa d'infraestructures i dotacions conseqüents, resulta fonamental, com s'explicarà més endavant, introduir mecanismes per a la realització d'un document participat per actors i agents sensibles a la temàtica tractada.

D'aquesta manera, MOVESTUR CV s'ha articulat amb la següent distribució de fases:

FASE 1

Recopilació d'informació i generació de continguts ad hoc

- Objectiu específic: recopilar i analitzar informació disponible sobre la situació de la mobilitat elèctrica, eficient i sostenible en el sector turístic i destins de la Comunitat Valenciana que permeta realitzar una radiografia veraç del sector que siga d'utilitat per al desenvolupament de les diferents parts del Pla MOVESTUR CV.
- Tasques desplegades:
 - Recopilació d'accions de finançament impulsades per les diferents administracions (Govern, Generalitat...) amb competència en matèria de mobilitat elèctrica en els àmbits de compra de vehicles elèctrics, instal·lació de punts de recàrrega, així com les accions que ofereixen les principals empreses elèctriques (també es recopilaren aquelles accions que pretén impulsar Turisme CV).
 - Anàlisi de situació i problemàtiques en l'ecosistema conformat pels vehicles elèctrics i punts de recàrrega en el sector i destinacions turístiques.
 - Anàlisi de la xarxa d'infraestructures de recàrrega en la CV.
- Ferramentes utilitzades:
 - Sistemes d'Informació Geogràfica (QGIS).
 - Sistemes de gestió de bases de dades.
- Fonts de dades:
 - Ministeri per a la Transició Ecològica.
 - Generalitat Valenciana.
 - Turisme Comunitat Valenciana.
 - Institut per a la Diversificació i Estalvi d'Energia.
 - 4 grups de participació consultats distribuïts en:
 - **Destinacions Turístiques:** **Municipis i altres ens administratius** i **Parcs Naturals**.
 - **Sector Turístic:** **Sector privat** i **Oficines de Turisme**.

FASE 2

Validació, participació i devolució

- Objectiu específic: Integrar coneixements, experiències, idees, apreciacions i consideracions d'actors presents en el territori i vinculats al turisme a partir d'una Jornada de participació i altres estratègies d'inclusió d'aquests paràmetres buscant garantir la intervenció de departaments de la Generalitat implicats, els destins, la Federació Valenciana de Municipis i Província (FVMP) i el sector.
- Tasques desplegades:
 - Realització d'una jornada de participació amb els actors implicats.
 - Interlocució amb diferents grups d'opinió estratègics associats al sector turístic valencià, adaptant les comunicacions realitzades per a cadascun d'ells i diferenciant-los segons la seua motivació socioeconòmica i perfil jurídic. Aquesta tasca ha sigut confeccionada a partir de diverses activitats comunicatives, com a entrevistes i qüestionaris.
 - Accions de finançament.
 - Estats de situació i problemàtiques en l'ecosistema conformat pels vehicles elèctrics i punts de recàrrega en el sector i destinacions turístiques.
 - Anàlisi de la xarxa d'infraestructures de recàrrega en la CV.
- Resultats esperats:
 - Anàlisi dels hàndicaps del sector i destinacions turístiques per a l'ús o comercialització de vehicles elèctrics i d'aquests per a instal·lar punts de recàrrega, així com recomanacions per a superar-los.
 - Anàlisi de l'actual xarxa d'infraestructures de recàrrega en la Comunitat Valenciana.
- Ferramentes utilitzades:
 - Google Forms: Ferramenta en línia de participació i enquestes. L'aplicació permet gestionar diferents formats de participació. Els participants responen mitjançant els telèfons mòbils, tablets o pc's i finalment els resultats es poden veure en la pantalla en temps real.

FASE 3

Redacció Pla MOVESTUR CV

- Objectiu específic: Redacció del Pla MOVESTUR CV de mobilitat eficient i sostenible turística de la Comunitat Valenciana.
- Tasques desplegadas:
 - Lectura de l'encaix dels continguts confeccionats amb la comesa del Pla en un apartat d'Antecedents i context amb la finalitat d'evitar desviacions contextuais.
 - Diagnòstic de l'escenari actual de la mobilitat elèctrica en el sector i destinacions turístiques amb una anàlisi exhaustiva de les problemàtiques que afecten el sector i a les destinacions turístiques per a l'ús o comercialització de vehicles elèctrics i instal·lació de punts de recàrrega a partir d'un procés de participació de grups d'agents clau, així com l'anàlisi de l'escenari actual de manera introductòria. A més, es conclouen els desafiaments que s'han d'atendre a partir de la disposició de reptes en el subapartat corresponent. Tot això en un apartat pròpiament denominat com a Diagnòstic.
 - Diagnòstic de la xarxa d'infraestructures de recàrrega en el sector i destinacions turístiques i la seua oferta complementària, explicat en un subapartat dins de l'apartat anteriorment esmentat de Diagnòstic.
 - Estudi de les subvencions que està impulsant el Govern d'Espanya i els diferents departaments de la Generalitat Valenciana i les seues entitats del sector públic instrumental o organismes, tant per a la compra de vehicle elèctric que pogueren ser usades per agents turístics en la seua activitat, com per a la instal·lació de punts de recàrrega pel sector i els destins. Això queda exposat en un apartat propi denominat Finançament.
 - Generació d'un decàleg de recomanacions conseqüent davant els reptes detectats per a cadascun dels grups d'agents clau tractats.
- Resultats esperats: Obtenció d'un document integral capaç d'abordar la situació de la mobilitat elèctrica en el sector turístic de la Comunitat Valenciana derivant-la cap a un procés de transformació.
- Lliurables:

- E1: Document de l'estudi complet en format doc, odt i pdf.
- E2: Infografia de mapa de punts de recàrrega descrits en l'estudi.

FASE 4



Manual d'aplicació

- Objectiu específic: Edició d'un manual per a la seua aplicació per Turisme CV, els destins i el sector, per a guiar a l'obtenció d'informació sobre les ajudes disponibles per a l'electrificació dels servicis prestats i les flotes.
- Resultats esperats: Obtenció d'un document integral capaç d'abordar la situació de la mobilitat elèctrica en el sector turístic de la Comunitat Valenciana derivant-la cap a un procés de transformació.
- Lliurables:
 - E1: Document de l'estudi complet en format doc, odt i pdf.
 - E2: Infografia de mapa de punts de recàrrega descrits en l'estudi.

Recuperant la indicació del procés de participació vinculat al desenvolupament de MOVESTUR CV, a partir de la realització del mateix on actors i agents del sector turístic han pogut establir valoracions quantificables i mesurables sobre aquest escenari per a la seua canalització en el present informe permetent, que d'aquesta manera, institucions municipals i organismes i ens privats hagen col·laborat per al desenvolupament d'aquesta aproximació de situació, coproduint continguts i establint valoracions integrals amb multitud de perspectives i postulats referents a la mobilitat elèctrica i la seua capacitat de transformació del sector cap a un model més sostenible, dinàmic i eficient.

Així mateix, la disponibilitat de comptar amb aquesta informació provinent de coneixements i idees de col·lectius i agents interessats i susceptibles de mantindre un important protagonisme a mitjà i llarg termini, més enllà de la sessió presencial de la Jornada de participació, resulta fonamental per a la generació d'un document actualitzat i coherent amb les pràctiques compartides per a la detecció de problemàtiques i obstacles i les seues respectives propostes de resolució, establint eixos estratègics entremig que asseguren la possible desviació dels objectius centrals que busca aquest

pla respecte a la sensibilització i formació de les oportunitats i avantatges de l'electrificació de la mobilitat en el sector turístic de la Comunitat.

En aquest punt, és destacable comentar les diferents tipologies d'àmbit dels actors participants en la confecció del diagnòstic d'estat actual, els quals han sigut consultats sobre la base de la seua localització en el context turístic actual adaptant els materials i instruments de recaptació i recopilació d'informació de manera específica per a cadascun d'ells, incloent-hi els canals, mitjans i continguts tractats:

- **Destinacions Turístiques**
 - Municipis i altres ens administratius: 83 consultes
 - Parcs Naturals: 15 consultes
- **Sector turístic:**
 - Sector privat: 83 consultes
 - Oficines de Turisme: 46 consultes

A més, en funció de l'abast de la indagació per a cada agent, s'ha pogut aprofundir en determinades temàtiques adquirint i explorant noves consideracions que han contribuït al perfilat i adaptació constant del present estudi.

És ressenyable indicar que s'ha procedit a realitzar contactes amb el teixit associatiu sectorial amb 14 consultes totals, les quals, malgrat no situar-se dins de cap dels dos grups consultats, sí ha permès acostar a l'ideari i percepcions d'organitzacions que recullen i agrupen diferents actors participants, com a ajuntaments i empreses privades, constituïdes en associacions segons les seues motivacions societàries i fins econòmics.

En aquest sentit, el decàleg de participants quedaria de la següent forma, detallant-se la denominació dels mateixos i la distribució anteriorment assenyalada.

Destins turístics		
Municipis i altres ens administratius		
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'Alfafar	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 Bicip	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	
Parcs Naturals		
Parc Natural de Chera - Sot de Chera	Parc Natural del Penyal d'Ifac	Parc Natural de la Serra d'Irta
Parc Natural El Fondo	Parc Natural Prat de Cabanes-Torreblanca	Parc Natural Serra Gelada i el seu entorn litoral
Parc Natural de la Font Roja	Parc Natural de la Puebla de San Miguel	Parc Natural de la Serra d'Espadà
Parc Natural Mata-Torrevieja	Parc Natural Salinas de Santa Pola	Parc Natural de la Tinença De Benifassà

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

Sector turístic		
Sector privat		
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 i TURÍSTICOS DE LA C.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
Pesquerias 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 i VIÑEDOS BARON D'ALBA SL	DescubreValencia	Desarrollos i 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.	
Oficines de turisme		

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

Teixit associatiu sectorial		
Asociación de Campos de Golf de la Costa Blanca i Comunidad Valenciana (ACGCBCV)	Asociación Empresarial Hotelera i Turística de la Comunitat Valenciana (HOSBEC)	Coordinadora Empresas Ocio i Hosteleria (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 i 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 i 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)		

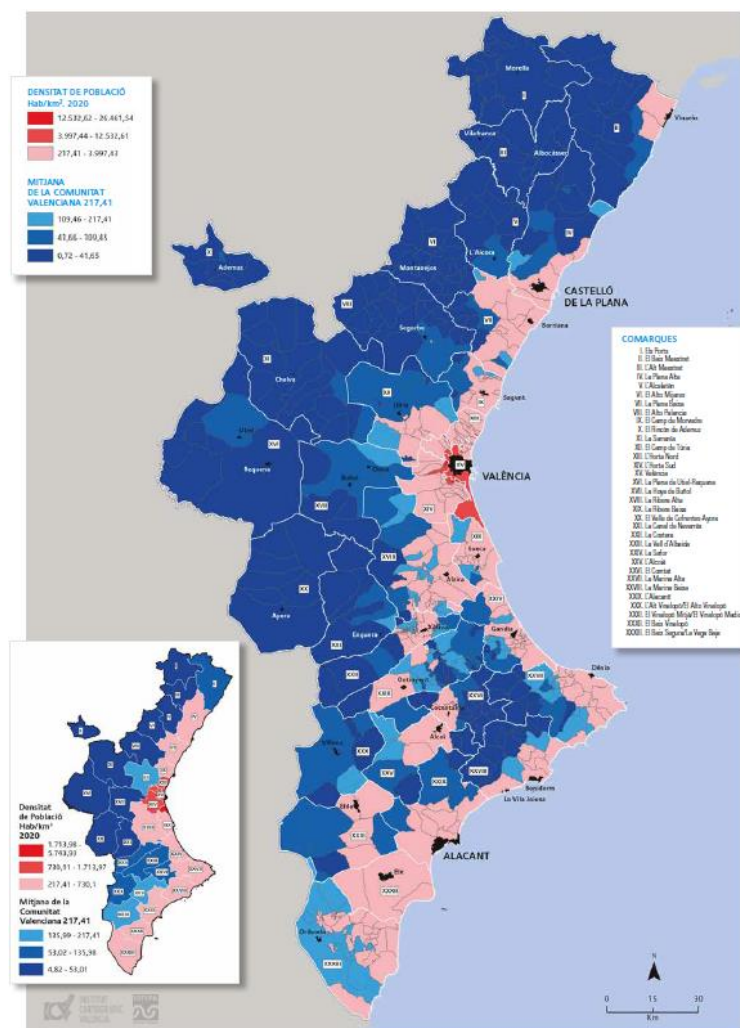
2. DIAGNÒSTIC

2.1 Anàlisis del Turisme en la Comunitat Valenciana

2.1.1 Població

La Comunitat Valenciana compta en el 2022 amb un total de 5.080.690 habitants, segons l'INE (Institut Nacional d'Estadística), amb una densitat de 218 hab/Km². Quant a la distribució de població per províncies València és la que compta amb major població amb 2.589.312 habitants, Alacant amb 1.904.314 habitants i Castelló amb 587.064 habitants. En percentatge sobre la Comunitat Valenciana els municipis amb major població en 2021, segons les estadístiques de la Comunitat, són:

- València (15,6%)
- Alacant/Alicante (6,7%)
- Elx/Elche (4,6%)
- Castelló de la Plana (3,4%)
- Torrevieja (1,6%)



Il·lustració 1. Densitat de població per a l'any 2020. Font: Institut Cartogràfic Valencià - GVA.



Il·lustració 2. Imatge de la localitat costanera de Peníscola/Peníscola. Font: TurismeGVA.

2.1.2 Demanda turística

Per a tota mena d'allotjament turístic de la Comunitat Valenciana l'any 2021 es van registrar 20,7 milions de turistes i 126,9 milions de pernотacions per a un total de 7.851 milions de euros en ingressos.

(milions)	Demanda turística en la Comunitat Valenciana (2021)
Turistes	20,7
Pernотacions	126,9
Ingressos	7.850,5

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

La demanda nacional turística va evolucionar positivament en un 43,9%, igual que l'estrangera que va evolucionar en un 58,1% respecte a dades del 2020.

No obstant això, s'ha de tindre en compte que les dades per a 2021 es troben relativament reduïdes a causa de les mesures sanitaris imposades per a frenar la difusió de la COVID-19.

A data d'octubre de 2022 es tenen les dades dels ingressos derivats del turisme del període de gener a setembre de 2022: 8.015,20 milions de euros, superiors a les dades de tot l'any 2021.

Així mateix, en el mateix període el nombre de turistes estrangers amb destinació a la Comunitat Valenciana s'ha incrementat en un 156,7% respecte al mateix període de l'any passat. Aquests indicadors mostren l'evolució positiva del sector turístic valencià després de la pandèmia.

2.1.3 Impacte econòmic

L'impacte econòmic del turisme en la Comunitat és de 15,5% de participació en el PIB i d'un 15,9 de participació en l'ocupació.

L'ocupació turística a 2021 estimat per l'alta en la Seguretat Social de treballadors en les branques d'hostaleria i agències de viatge va ser de 166.587 afiliats. La major quantitat d'afiliats es concentra en el tercer trimestre de l'any, en el període estival.

El personal ocupat en allotjaments turístics en 2021 registra un augment arribant a 34,3%, enfront del 23,9% de creixement en el nombre de places obertes. L'evolució de les places ha sigut positiva per als hotels, càmpings i apartaments turístics, mentre que per a allotjament rural ha disminuït.

L'activitat del sector turístic suposa uns 240.000 ocupats en el 2021, amb una evolució positiva en els últims tres trimestres. La distribució d'ocupats està dividida en el sector restauració, el sector de l'allotjament i les branques del sector (transport, lloguer de vehicles, AAVV, oci, etc.).

Distribució d'ocupats en el sector turístic 2021

Restauració	55,7%
Allotjament	10,5%
Transport, oci i altres	33,8%

Taula 2. Distribució d'ocupats en el sector turístic (2021) Font: Turisme GVA.

Així mateix, per a dades de 2022, fins al mes de setembre la mitjana d'afiliats a la Seguretat Social en les branques d'Hostaleria i Agències de Viatge és de 189.565 afiliats, la qual cosa suposa un augment del 16,1% interanual.

2.1.4 Estructura espacial

La distribució espacial del turisme en la Comunitat Valenciana presenta com a tret estructural la concentració de l'activitat en determinats trams litorals, especialment durant la temporada estival.

Les pernoctacions es concentren majorment en els establiments hotelers de les comarques del litoral central d'Alacant, concretament a la Marina Alta i Baixa. Quant a l'oferta hotelera, aquesta se centra en Benidorm, València, Peníscola/Penísclo, Alacant i Gandia i les seues àrees d'influència.

Els apartaments turístics, encara que es concentren especialment en el litoral, tenen una distribució més homogènia entre els diferents trams de litoral valencià, destacant algunes localitzacions per la seua gran predominança en el sector turístic respecte a l'oferta hotelera, com és el cas de municipis com Cullera, a la comarca de la Ribera Baixa, o Canet d'en Berenguer, al Camp de Morvedre.

L'oferta de càmpings es concentra en el litoral de les províncies d'Alacant i Castelló, sent més modesta l'oferta a les comarques de l'interior.

Les cases rurals són una modalitat d'allotjament més específic d'interior amb presència especialment a les comarques de l'Alt Maestrat i els Ports de Castelló i la Vall de Ayora-Cofrentes en València.

També es destaca a la comarca dels Serrans i la Plana Utiel-Requena a València i a la Marina Alta i Baixa d'Alacant al llarg d'un corredor de municipis distribuïts d'est a oest en les Serres d'Aitana i de Serrella. Finalment, l'oferta d'habitatges turístics es concentra en la costa alacantina.

En conclusió, l'estructura espacial de la Comunitat Valenciana presenta una polarització litoral. El litoral de la província d'Alacant i sud de València, així com el tram Benicàssim - Orpesa del Mar i el litoral del Baix Maestrat presenten la major especialització turística residencial.

Mentre que les principals concentracions hoteleres se situen en el node turístic de Benidorm i, amb un volum de places considerablement menor, determinats municipis del litoral de la Marina Alta (Calp, Dénia i Xàbia), Peníscola i Gandia.

Finalment, l'entorn litoral de la ciutat de València se situa com a principal node turístic urbà.

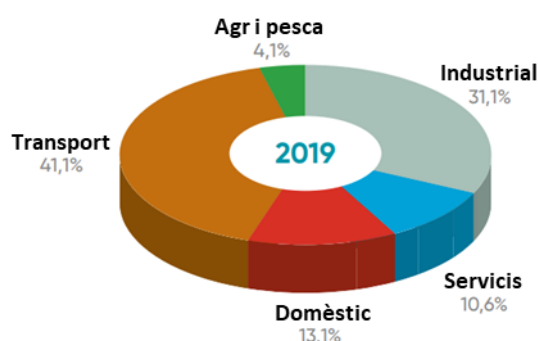


Il·lustració 3. Estructura espacial del turisme en la Comunitat Valenciana. Font: Pla d'Espais Turístics de la CV.

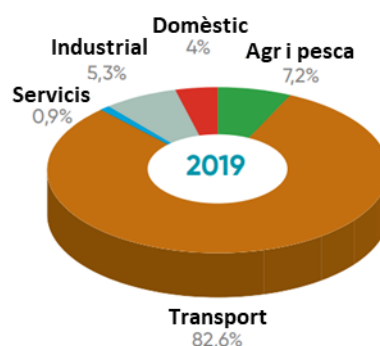
2.2 Anàlisi de la Mobilitat Eléctrica en la Comunitat Valenciana

2.2.1 Situació actual i estratègies

El sector del transport és el major consumidor energètic de la Comunitat Valenciana, amb un 40% del consum total. Així mateix, la pràctica totalitat del consum d'energia del sector prové del petroli, per la qual cosa els gasos d'efecte d'hivernacle emesos pel transport són elevats.



Il·lustració 4. Estructura de demanda d'energia per sectors econòmics. Font: IVACE.

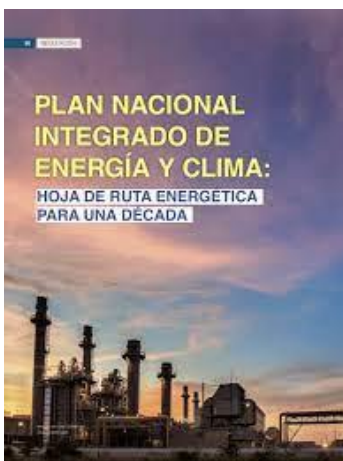


Il·lustració 5. Consum de petroli per sectors econòmics. Font: IVACE.

Al mateix temps, el creixent model d'assentaments urbans dispersos que fomenta un augment del vehicle privat motoritzat provoca un augment del volum del trànsit, i amb això la disminució de la qualitat de l'aire a les ciutats i el territori que influeix en la salut i el benestar de les persones.

És per això que es fa necessari avançar cap a un model de mobilitat més sostenible i menys dependent dels derivats que conjugue el desenvolupament econòmic amb el desenvolupament social i mediambiental, reduint la contaminació atmosfèrica i acústica repercutint positivament en la salut de les persones.

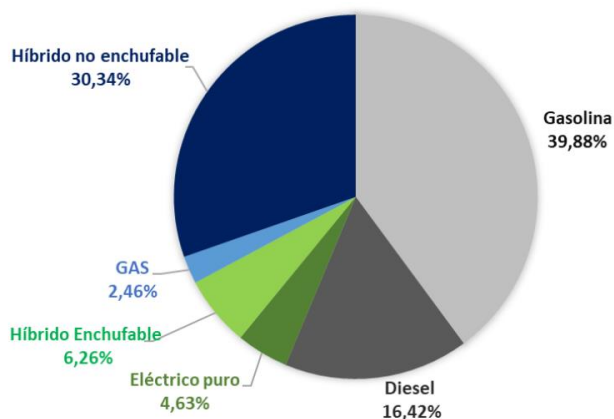
És en aquest context on el vehicle elèctric suposa una gran oportunitat per a la lluita contra el canvi climàtic i els gasos d'efecte d'hivernacle que el provoquen.



El Pla Nacional d'Energia i Clima pronostica que per a 2023 hi haurà aproximadament 250 mil vehicles elèctrics a Espanya. Una xifra que continuarà ascendent a causa de la creixent conscienciació de la població: es preveu que per a 2030 circularan per Espanya 5 milions de vehicles elèctrics o híbrids, la qual cosa requerirà aproximadament 3 milions de punts de recàrrega, tant d'ús privat com d'ús públic, segons l'Agència Internacional d'Energia.

2.2.2 Parc de vehicles electrificables i punts de recàrrega

Així doncs, les vendes de vehicles electrificables (elèctric i híbrids endollables) en 2022 en el conjunt d'Espanya van ser de 84.465, un augment del 19,1% respecte al 2021. Com s'observa en la següent gràfica, la quota de mercat de matriculacions de turismes el mes de desembre de 2022 per a vehicles electrificables era del voltant de l'11%.



Il·lustració 6. Quota de mercat turismes per F.F.E.E. (desembre). Font: ANFAC.

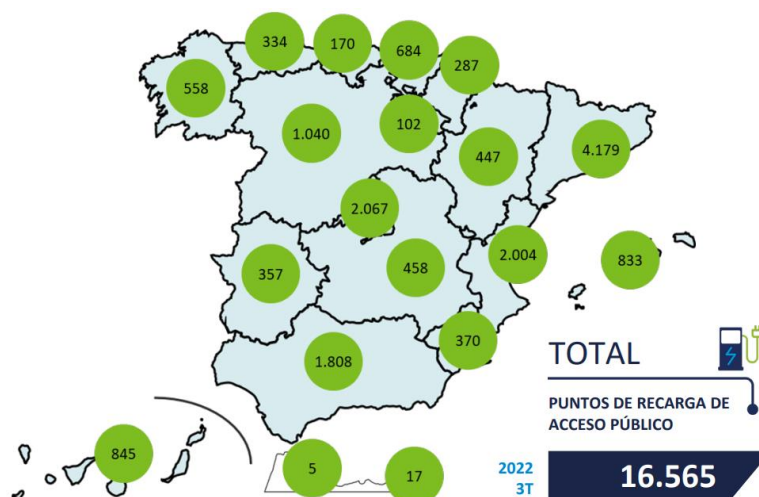
Malgrat aquesta millora anual, el mercat d'electrificats continua representant un volum a penes representatiu respecte al mercat general, amb el 8,8% de la quota total (ANFAC). Així mateix, no s'aconsegueix l'objectiu de 120.00 unitats per a enguany i necessari per a aconseguir els objectius de reducció d'emissions marcats pel Pla Nacional d'Energia i Clima per a 2030.

No obstant això, aquestes disparitats responen, parcialment, al model d'organització territorial i poblacional, al nivell d'implementació del mercat automobilístic elèctric o al nivell d'implicació de les institucions per a traccionar i activar el sector.

Pel que respecta a la Comunitat Valenciana, en 2022 es van matricular 6.567 vehicles electrificables, representant un 7,8% de les vendes de vehicles elèctrics a nivell nacional, només superat per la Comunitat de Madrid i Catalunya

Quant a l'evolució del parc automobilístic, aquest ha viscut un creixement ben marcat a partir del 2011, encara que amb repunts irregulars fruit de la crisi econòmica que s'ha vist reflectida en el mercat de l'automòbil.

De la mateixa manera, la Comunitat Valenciana se situa com la tercera comunitat autònoma en nombre de punts de recàrrega d'ús públic, comptant amb 2.004 punts de recàrrega d'ús públic a data de gener de 2023 (ANFAC), superada solament per Catalunya i la Comunitat de Madrid. Mentre que en el conjunt de l'estat hi ha un total de 16.565 punts de recàrrega de ús públic (ANFAC).



Il·lustració 7. Distribució dels punts de recàrrega per CCAA. Font: elaboració d' ANFAC partir de dades d'Electromaps.

Finalment, amb la finalitat de contextualitzar l'escenari estatal i valencià amb l'europeu, cal comentar que malgrat el gran acolliment de vehicles híbrids o elèctrics al país, Espanya es troba entre els últims llocs en nombre de punts de recàrrega amb només 245 per cada milió d'habitants. A Europa hi ha 224.237 punts de recàrrega públic, dels quals únicament un 5% es troben a Espanya.

Així mateix, segons les dades publicades per la ACEA (European Automobile Manufacturers Association) a data de 2022, la densitat de punts de recàrrega públics per cada 100 quilòmetres és bastant diferent segons la regió europea en la qual s'opere, destacant Països Baixos (64,3 punts de recàrrega per cada 100 quilòmetres), Luxemburg (57,9), Alemanya (25,8), Portugal (24,9) i Suècia (12,2). Per contrapartida, en països com Lituània (0,2), Xipre (0,4), Grècia (0,4), Estònia (0,6) i Polònia (0,7) la implantació d'aquesta xarxa d'infraestructures és summament reduïda. Espanya en el seu cas ocupa la dinovena (19a) posició amb 1,6 carregadors públics per cada 100 km.

**Top 5: MOST charging points
per 100km of road**

- 1 Netherlands (64.3)
- 2 Luxembourg (57.9)
- 3 Germany (25.8)
- 4 Portugal (24.9)
- 5 Sweden (12.2)

**Top 5: LEAST charging points
per 100km of road**

- 1 Lithuania (0.2)
- 2 Cyprus (0.4)
- 3 Greece (0.4)
- 4 Estonia (0.6)
- 5 Poland (0.7)

Il·lustració 8. Punts de recàrrega elèctrics per cada 100km de carretera. Font: ACEA.

2.2.3 Tipologies de vehicles elèctrics i puntós de recàrrega

En línies generals, trobem tres tipologies de vehicles elèctrics que poden connectar-se a la xarxa elèctrica per a recàrregues les seues bateries:

- **Vehicles elèctrics a bateria** (BEV, en anglés Battery Electric Vehicle). És el vehicle elèctric amb la configuració més simple. Disposa d'un o més motors elèctrics alimentats per bateries, que són recarregades mitjançant la connexió a la xarxa elèctrica.
- **Vehicle elèctric de rang estès** (EREV, en anglés Extended Range Electric Vehicle). És un vehicle elèctric a bateries que incorpora un motor de combustió interna tradicional, la funció de la qual és alimentar un generador elèctric quan el nivell de càrrega de la bateria descendisca a nivells mínims.
- **Vehicles elèctrics híbrids endollables** (PHEV, en anglés Plug in Hybrid Electric Vehicle). Són aquells que disposen tant d'un o més motors elèctrics, com

d'un motor de combustió interna tradicional. El motor de combustió interna pot recarregar les bateries i també propulsar el vehicle.

Atenent el criteri de potència entregada i temps de recàrrega les estacions es classifiquen en ultraràpida, ràpida, semirràpida, lenta i súperlenta:

- Ultraràpida: Són poc comuns a causa de la potència que poden entregar. Poden arribar a càrrega bateries en cinc o deu minuts.
- Ràpida: Entrega entre 44 i 50 kW i la càrrega del fins a 80% de la bateria es pot realitzar en mitja hora.
- Semirràpida: Es realitza a una potència de 22 kW, i arriba a carregar un vehicle al 100% en hora – hora i quart.
- Recàrrega lenta: Entrega una potència màxima de 3,6 kW per a un temps de càrrega completa d'entre sis i huit hores.
- Recàrrega súperlenta: Funciona a una intensitat no superior a 10 A, per a un temps de càrrega completa d'entre deu i dotze hores.

2.2.4 Estratègia de la Comunitat Valenciana

La Generalitat Valenciana mitjançant el "Pla d'Impuls del vehicle elèctric i desplegament de la infraestructura de recàrrega en la Comunitat Valenciana" té com a objectiu avançar cap a un model de mobilitat més sostenible i menys dependent del petroli per a lluitar contra el canvi climàtic i repercutir positivament en la salut de les persones.

Per a aconseguir aquestos objectius, s'ha dissenyat una estratègia que cobreix els següents aspectes:

- Donar prioritat als mitjans de transport més nets i eficients (a peu, bicicleta, transport públic).
- Impulsar una utilització més racional de l'automòbil, afavorint els vehicles nets, d'energia provinent de combustibles renovables.
- Potenciar una xarxa de transports públics regulars, a preus competitius i amb bones freqüències.
- Desenvolupar una planificació urbanística, amb criteris d'accessibilitat i mobilitat i acompanyada de mesures de conscienciació i sensibilització als ciutadans, sobre l'efecte que té el model de transport en la qualitat del mitjà urbà.

2.3 Mobilitat elèctrica del sector i destins

A continuació, s'estudiaran les dificultats que presenta tant el sector com les destinacions turístiques en l'ús o comercialització de vehicles elèctrics, i d'aquests per a instal·lar punts de recàrrega.

Per a aconseguir tal fi, s'ha dividit el capítol en dos enfocaments diferents. En un primer terme s'estudiaran els hàndicaps que es troba el **sector turístic** per a fomentar la mobilitat elèctrica entre els seus clients i treballadors. En segon terme, es tractaran les problemàtiques a les quals s'enfronten els **proveïdors** i les pròpies **destinacions turístiques** en la implementació de punts de recàrrega elèctrica i ús i comercialització de vehicles elèctrics.

2.3.1 Sector turístic

2.3.1.1 *Situació general del sector turístic en matèria de mobilitat elèctrica*

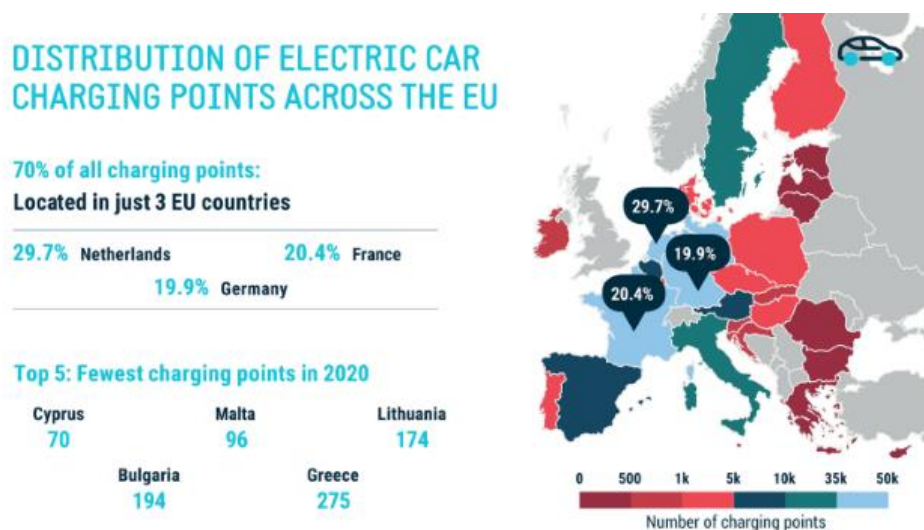
Des de la implementació de les subvencions del Pla MOVES d'incentius a la mobilitat eficient i sostenible, un nombre considerable d'establiments turístics (hotels, càmpings, habitatges turístics...) ha instal·lat punts de recàrrega per a clients i empleats. Encara que el nombre d'establiments amb punts de recàrrega es troba lluny de l'objectiu desitjat, el ritme d'implementació és positiu.

Potencial turístic provinent de països europeus

Per part del sector, s'entén el turisme provinent de països europeus com un mercat amb molt de potencial, a causa de les elevades taxes d'electrificació de la seua flota de vehicles. No obstant això, aquesta oportunitat, sinó és aprofitada amb una inversió generalitzada pot entendre's com una amenaça, i és que el turisme que prové d'aquests països pot arribar a mostrar signes de disminució a causa de la impossibilitat de visitar la Comunitat Valenciana en vehicle elèctric d'una forma còmoda i eficient.

Alguns dels aspectes més destacats de l'actual xarxa de càrrega elèctrica i en els quals s'hauria de treballar és la possibilitat d'efectuar els pagaments del subministrament d'electricitat al vehicle elèctric mitjançant aplicacions d'altres països d'Europa, la qual cosa resulta realment atractiu per a clients de la resta d'Europa. Aquesta interoperabilitat

és vista pel sector com una oportunitat a continuar explotant tant amb proveïdors nacionals com administracions.



Il·lustració 9. Distribució dels punts recàrrega elèctrica a la UE. Font: ACEA.

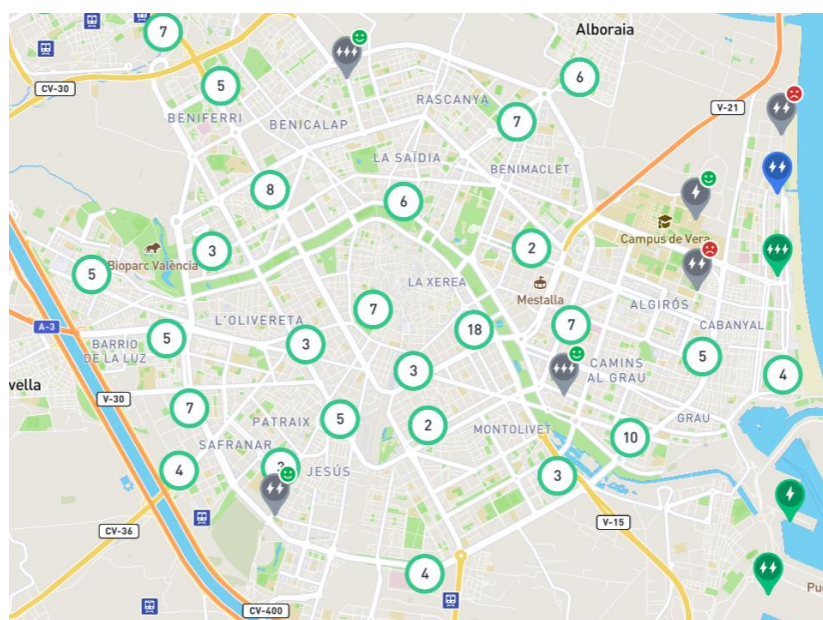
Un altre aspecte que es presenta com una oportunitat és la informació que brinden els punts de recàrrega elèctrica. Aquesta informació es bolca a una sèrie de bases de dades d'on beuen empreses que brinden servicis d'informació geogràfica com Google o empreses elèctriques. Aquesta informació es podria utilitzar per a conèixer millor els hàbits i necessitats dels clients i millorar la seua experiència, així com atraure a nous clients.

Punts de recàrrega elèctrica en habitatges d'ús turístic

D'altra banda, entre les principals problemàtiques que presenta el sector¹, es troba la relacionada amb la implantació de punts de recàrrega elèctrica en habitatges d'ús turístic. Aquests habitatges i apartaments, a causa de la seua tipologia compten amb dificultats afegides per a instal·lar punts de recàrrega elèctrica per als seus clients, ja que moltes d'elles se situen en comunitats de veïns amb aparcaments de diversa

¹ Assenyalada per Miguel Ángel Sotillos, president d'APTUR CV (patronal d'habitatges d'ús turístic de la Comunitat Valenciana), en el marc de les jornades de Pla MOVESTUR CV, Mobilitat sostenible - vehicle elèctric realitzades el 23 de març de 2022 en INVAT·TUR.

tipologia. Des d'aparcaments comunitaris que pertanyen a les comunitats de veïns (fórmules molt presents en habitatges del litoral), fins a places privades en garatges comunitaris. Així mateix, i especialment en grans ciutats abunden els habitatges que manquen de qualsevol tipus d'aparcament.



Il·lustració 10. Distribució dels punts de recàrrega elèctrica a la ciutat de València. Font:: electromaps.

Aquesta realitat genera dificultats afegides a aquells xicotets propietaris d'habitatges turístics que no disposen de recursos suficients per a poder assumir totalment els costos d'instal·lació de punts de recàrrega en aparcaments comunitaris. Ja que en la majoria de casos es troben amb la negativa de les comunitats de veïns a pagar de manera conjunta aquests punts de recàrrega, de manera que es troben amb la impossibilitat d'instal·lar-los per compte propi.

D'altra banda, l'obligatorietat imposada pel Reial decret llei 29/2021 a partir de l'1 de gener de 2023 per la que els aparcaments hagen d'incorporar una estació de recàrrega per cada 40 places d'aparcament deixa fora aplicable als aparcaments d'ús residencial privat. Des de APTUR CV s'apunta en aquesta línia, defensant l'opció d'estendre l'obligatorietat també a l'ús residencial privat. Així mateix, en les jornades del Pla MOVESTUR CV de març, des de APTUR CV es va plantejar la idea de realitzar una taula a quatre (entre Conselleria de Turisme, Conselleria d'Indústria, els habitatges turístics i

administradors de finques) per a arribar a una millora en les propostes d'electrificació dels habitatges turístics.

Debilitats	Amenaces
Dificultat d'implantació de punts de recàrrega en habitatge d'ús turístic	La lenta implantació de punts de recàrrega pot afeblir el turisme de països d'Europa amb una àmplia presència de vehicles elèctrics
Implantació escassa comparada amb altres països europeus	
Fortaleses	Oportunitats
Comunitat Valenciana és una de les CCAA d'Espanya amb major implantació de punts de recàrrega	Sector amb molt de potencial de creixement
	El turisme europeu té potencial de creixement si va acompanyat d'un augment sostingut de la instal·lació de punts de recàrrega
Possibilitat d'interoperabilitat amb altres proveïdors de la resta d'Europa	Ús de les dades dels quals disposen els punts de recàrrega per a la millora en l'atracció del turisme
	Utilitzar la norma per a incentivar la implantació de punts de recàrrega (amb els habitatges d'ús turístic com a especials beneficiaris)

Taula 3. Diagnòstic DAFO de les situació del sector turístic valencià. Elaboració pròpia.

2.3.1.2 Accions del sector turístic empresarial

HOSBEC (Associació empresarial hotelera i turística de la Comunitat Valenciana), juntament amb els seus associats, s'encarrega de dur a terme una sèrie d'accions en matèria de mobilitat elèctrica. Aquestes són algunes de les accions que HOSBEC desenvolupa:

- Difusió de les convocatòries d'ajuda entre els associats (IVACE i Turisme CV).
- Jornades tècniques sobre mobilitat elèctrica. Jornada de gener de 2019 sobre tipologies de punts de recàrrega i estratègies de mobilitat elèctrica per part d'empreses instal·ladores, institucions i administracions públiques.
- Disposa d'un acord per a obtindre condicions avantatjoses en l'adquisició de punts de recàrrega per als seus associats (Smart Mobility IBERDROLA, Endesa, etc).
- Al desembre de 2019 HOSBEC va ser pioner en la instal·lació de punt de recàrrega de vehicles elèctrics amb la col·laboració de INVAT·TUR i IVACE.

- Al febrer de 2021 es va realitzar un estudi d'implantació dels punts de recàrrega i les seues principals problemàtiques.

Els resultats d'aquest estudi d'implantació es presenten com a antecedents del present Pla, per la seua utilitat i idoneïtat i s'exposen a continuació:

Com es disposen els punts de recàrrega als hotels (50 establiments que ja disposaven de punts de recàrrega)?

Disponibilitat punts de recàrrega en hotels (núm. de respostes)	
Només clients allotjats o usuaris instal·lacions	18
Disponibles per al públic en general	10
NS/NC	2

Taula 4. Elaboració pròpia a partir de dades extretes de l'estudi de febrer de 2021 elaborat per HOSBEC.

Quin tipus de carregadors es tenen instal·lats?

Quin tipus de carregadors es tenen instal·lats?	
Monofàsics exclusivament	0
Monofàsic i trifàsic	14
Punt de recàrrega ràpida que permeta càrregues completes en 30 min.	2
NS/NC	15

Taula 5. Elaboració pròpia a partir de dades extretes de l'estudi de febrer de 2021 elaborat per HOSBEC.

Règim econòmic?

Règim econòmic (núm. de respostes)	
Gratuïts per a tots els usuaris	9
Règim especial a l'hora d'usar el pàrquing de l'establiment	7
Tenen cost gestionat a través d'APP – passarel·la de pagament	8

Taula 6. Elaboració pròpia a partir de dades extretes de l'estudi de febrer de 2021 elaborat per HOSBEC.

En les conclusions de l'estudi, HOSBEC remarca la necessitat de disposar d'una xarxa coneguda i publicitada de punts de recàrrega per a facilitar l'accés a la informació als clients que busquen en els seus destins turístics, i en els seus possibles allotjaments aquestes infraestructures.

També situava com a acció prioritària comptar amb informació fàcil i accessible sobre les tipologies de punts de recàrrega, tipus de vehicle i la possibilitat de gestionar-se el cost de les recàrregues. Això facilitaria a l'usuari i potencial usuari el seu accés i enteniment. Finalment, en termes de sostenibilitat s'assenyala la utilitat de comptar amb informació en termes d'estalvi de combustibles, estalvi econòmic i reducció de petjada de carboni.

2.3.2 Proveïdors energètics

Actualment són diverses les companyies energètiques que han apostat per la mobilitat elèctrica en la Comunitat Valenciana i la resta de zones del país, comptant amb una incipient xarxa d'instal·lacions de recàrrega elèctrica.

Tal com es detallarà en l'apartat 3.4 de les Mesures pròpies de les empreses proveïdores, determinades empreses del sector energètic que participen activament en aquesta transformació elèctrica de la mobilitat i mantenen, certament, un impacte en l'evolució de l'estratègia iniciada en el sector turístic, així com una elevada capacitat per a accelerar el procés d'aquesta.

En el cas de les 3 societats analitzades a manera d'entitats exemplaritzants, Iberdrola, Repsol i Endesa, s'estableixen tres tipus d'eixos estratègics comuns diferents que articulen la seua activitat respecte a la mobilitat elèctrica i el servei que presten en relació a aquesta, sent aquests:

1. Involucració en la transformació de la mobilitat elèctrica mitjançant l'activació de mesures adaptatives en les seues pròpies línies de negoci i operacions corporatives ordinàries, destacant l'electrificació de la seua flota i la generació de

Plans de Mobilitat al centre de Treball juntament amb polítiques d'oferta de servicis als seus treballadors i treballadores.

2. Oferta de servicis a partir de ferramentes tecnològiques, majoritàriament aplicacions mòbils i plataformes web de trobada i debat en obert per a persones usuàries, amb la finalitat d'obtindre informació sobre l'estat, ubicació i prestacions de la xarxa de punts de recàrrega i altres continguts relacionats.
3. Tractament i acompanyament a persones usuàries per a l'obtenció de finançament públic en la instal·lació de punts de recàrrega en domicilis i empreses, així com la prestació d'ajudes econòmiques pròpies en cas de fer ús dels seus servicis corporatius.

D'altra banda, i de manera sintètica, en les jornades del Pla MOVESTUR CV de març de 2022 en el FÒRUM INVAT·TUR, des d'Iberdrola es va assenyalar la problemàtica que suposen els excessius temps de tramitació i licitació per a la instal·lació de punts de recàrrega, que perjudica en la implantació d'aquestos.

En el cas d'Endesa, aquesta ofereix mitjançant "Endesa X Way", més endavant explicada, la instal·lació de punts de recàrrega tant per a particulars i empreses, així com punts de càrrega en espais públics mitjançant una estratègia generalitzada d'ubicació compartida i conveniada amb altres companyies situades en diferents parts del procés d'electrificació de la mobilitat, com és la generació d'energies renovables en origen o companyies instal·ladores.

Finalment, Repsol ofereix punts de recàrrega ràpida i ultraràpida tant en les seues estacions de servici com en la via pública, pàrquings i centres comercials. En la Comunitat Valenciana compta amb 25 punts de recàrrega elèctrica, mentre que a Espanya compta 432. Així mateix, també ofereix la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica per a particulars.

2.3.3 Destins turístics

Les destinacions turístiques, majorment explicitades com a municipis i entitats administratives locals, són una part fonamental per a l'acceleració del procés de transformació de la mobilitat dins del sector turístic valencià.

Això, com s'observarà més endavant, queda estretament relacionat amb la capacitat d'inversió i finançament públic per a millorar les prestacions de recàrrega i assistència per a vehicles elèctrics en entorns on, tradicionalment, la inversió privada és reduïda o, fins i tot, nul·la. Aquest escenari, que afecta principalment espais rurals i rurubans, així com contextos urbans amb baixes prestacions d'infraestructures de transport, es deu a la reduïda capacitat d'obtenir beneficis per part de les ens privades en un context d'un sector prematur.

D'aquesta manera, la canalització de polítiques supramunicipals per part de les ens locals és fonamental no solament per a créixer la igualtat i cohesió territorial estandarditzant per tota la Comunitat l'accessibilitat a la xarxa de recàrrega i, consegüentment, l'incentiu per a l'adquisició de vehicles elèctrics, sinó també per a la reactivació de territoris i continuació amb mesures de mitigació del canvi climàtic.

És en el següent punt on es podrà realitzar aquesta aproximació quant a la disparitat d'implantació de la xarxa a partir d'una revisió de la distribució de la mateixa al llarg del territori, mostrant importants mancances en la integralitat i connectivitat actual del sistema.

2.4 Xarxa de infraestructures de recàrrega

2.4.1 Introducció

En l'apartat 2.2. s'ha realitzat una anàlisi de la situació de la mobilitat elèctrica en la Comunitat Valenciana, incidint en la situació del sector, tant en el que a vehicles elèctrics es refereix com a punts de recàrrega, comparant-la així mateix amb la resta d'Espanya i Europa.

Amb aquesta introducció al sector realitzada, en aquest capítol s'elaborarà un estudi detallat del diagnòstic de la xarxa d'infraestructures de recàrrega de vehicles elèctrics, incidint tant en la seua distribució territorial com en la seua tipologia i altres variables ressenyables per a l'estudi.

Tal com s'ha explicat anteriorment, la Comunitat Valenciana se situa com la tercera comunitat autònoma en nombre de punts de recàrrega d'ús públic, comptant amb 2.004 punts de recàrrega d'ús públic a data de gener de 2023 (ANFAC), superada solament per la Comunitat de Madrid i Catalunya. Mentre que en el conjunt de l'estat hi ha un total de 16.565 punts de recàrrega d'ús públic.

D'aquesta classificació podem veure com la Comunitat Valenciana, un territori amb un fort dinamisme econòmic i presència d'un sector turístic madur, destaca a nivell estatal en implantació de punts de recàrrega, especialment a les províncies de València i Alacant amb al voltant de 700 punts cadascun, quasi quintuplicant la xifra de Castelló (amb al voltant de 200). D'aquesta manera s'evidencia l'important paper del turisme en el desenvolupament de l'electrificació del transport.

Així mateix, el conjunt de punts de recàrrega elèctrica en la Comunitat Valenciana s'ha desglossat segons la seua potència donant com a resultat la següent taula:

Potència de la infraestructura de recàrrega	Nº punts de recàrrega	Punts de recàrrega 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
TOTALS	2.004	

Taula 7. Xarxa d'infraestructura de recàrrega en la Comunitat Valenciana segons la seua potència. Elaboració pròpia a partir de dades extretes de ANFAC.

Com es pot observar, el 82,8% dels punts de recàrrega d'accés públic són de baixa potència (fins a 22 kW), la qual cosa implica parlar de temps de recàrrega mínims de 3 hores. Aquest és un punt crític per al desplegament del vehicle elèctric com a vehicle de "tot ús" enfront de la percepció actual d'utilització d'aquest com a segon o tercer vehicle per a zones urbanes.

El desplegament de punts de recàrrega d'almenys 150 kW és fonamental perquè el vehicle elèctric puga ser emprat en trajectes de llarga distància per carretera, permetent temps de càrrega d'entre 15 i 27 minuts. No obstant això, en la CV només representen un 2,1% dels punts de recàrrega totals.

2.4.2 Metodologia

L'anàlisi de la xarxa d'infraestructures de recàrrega té per objectiu comptar amb la major informació possible sobre la infraestructura actual per a conèixer el punt de partida en el qual es troba el sector i analitzar estratègies de desenvolupament de la mobilitat elèctrica amb una major probabilitat d'èxit.

Malgrat que existeixen una sèrie d'operadors i altres empreses privades que ofereixen portals on poder consultar els punts de recàrrega georreferenciats en la Comunitat Valenciana, la major part d'ells no compta amb accés a la informació per a poder treballar amb ella, a més que aqueixa informació en molts casos és sectorial o incompleta.

D'altra banda, a data de la realització de l'estudi no es compta, ni a nivell autonòmic ni estatal, amb dades públiques de la xarxa d'infraestructura de recàrrega que puguin ser consultats.

D'aquesta manera, mancant comptar amb dades oficials de la xarxa d'infraestructures, s'ha decidit treballar amb dades d'accés lliure i obert que ofereix *openchargemap.org*,

un portal de dades obertes, no comercial, sense ànim de lucre i elaborat i alimentat per una comunitat de desenvolupadors i aficionats de tot el món.

Una altra de les raons per la qual s'ha decidit treballar amb aquestes dades és perquè són els que oferien informació més detallada i completa dels punts de recàrrega de la Comunitat Valenciana. Compten amb una gran quantitat d'atributs que permeten visualitzar les dades d'una forma més holística.

Per a extraure les dades de Open Charge Map s'ha utilitzat un codi API, per les seues sigles en anglés "application programming interface", subministrat pel propi portal web de Open Charge Map i elaborat perquè desenvolupadors externs puguin consumir i aportar dades. Un codi API permet enviar informació d'un programari (en aquest cas Open Charge Map) a un altre programari (el nostre Sistema d'Informació Geogràfica). En poques paraules, un codi API és un intermediari per a l'intercanvi d'informació entre dues 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

Il·lustració 11. Codi API proporcionat pel portal web de Open Charge Map.

Així mateix, per a l'obtenció de la resta de dades necessàries per a l'anàlisi (bases cartogràfiques, dades territorials i estadístics, xarxes de transport, etc.) s'han utilitzat dades de les diferents administracions, en particular:

- Institut Geogràfic Nacional (IGN).
- Dades Obertes del Govern d'Espanya.
- Infraestructura de Dades Espacials Valenciana (IDEV).
- Dades Obertes de la Generalitat Valenciana.

Tota aquesta informació s'ha integrat en els nostres Sistemes d'Informació Geogràfica (SIG) a partir del software lliure QGIS, una ferramenta informàtica que permet emmagatzemar,



Il·lustració 12. QGIS en sa versió 3.28.

gestionar, analitzar i visualitzar informació geogràficament referenciada (punts de recàrrega i la totalitat de dades amb els quals hem treballat).

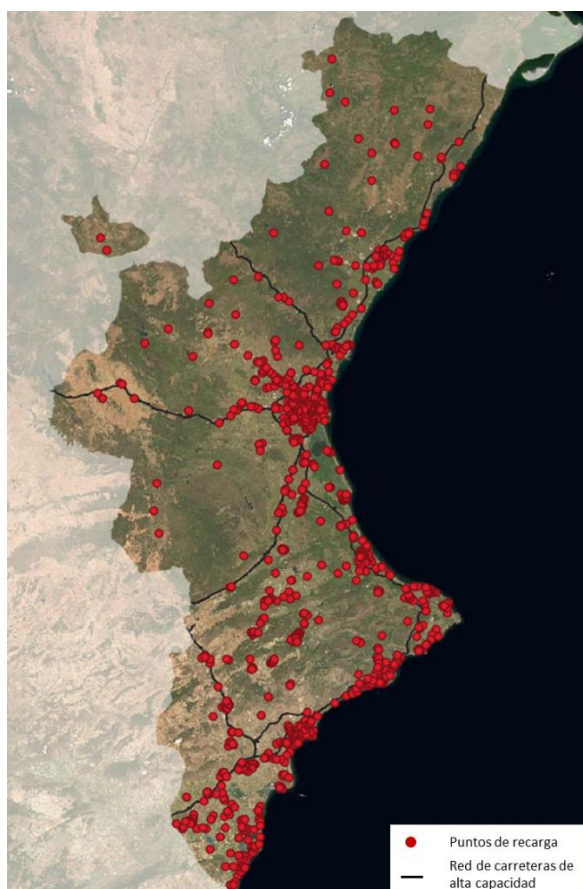
S'ha utilitzat un programari SIG a causa de la seua utilitat en la planificació territorial de la xarxa de punts de recàrrega, ja que permet tindre una representació gràfica de la informació i pot ajudar a prendre decisions més informades, així com presentar la informació de manera més atractiva i fàcilment comprensible.

2.4.3 Anàlisi territorial de la xarxa d'infraestructures de recàrrega

El diagnòstic territorial es realitzarà a diferents escales, analitzant de manera detallada cadascun dels aspectes rellevants de la distribució territorial de la xarxa d'infraestructura de recàrrega en la Comunitat Valenciana.

Distribució territorial

Com es pot apreciar en el mapa, els 2.004 punts de recàrrega existents en la Comunitat Valenciana no es troben distribuïts de manera uniforme pel territori, sinó que existeixen algunes zones amb major concentració. De manera predominant es situen en l'Àrea Metropolitana de València i a les comarques costaneres de la província d'Alacant i València.

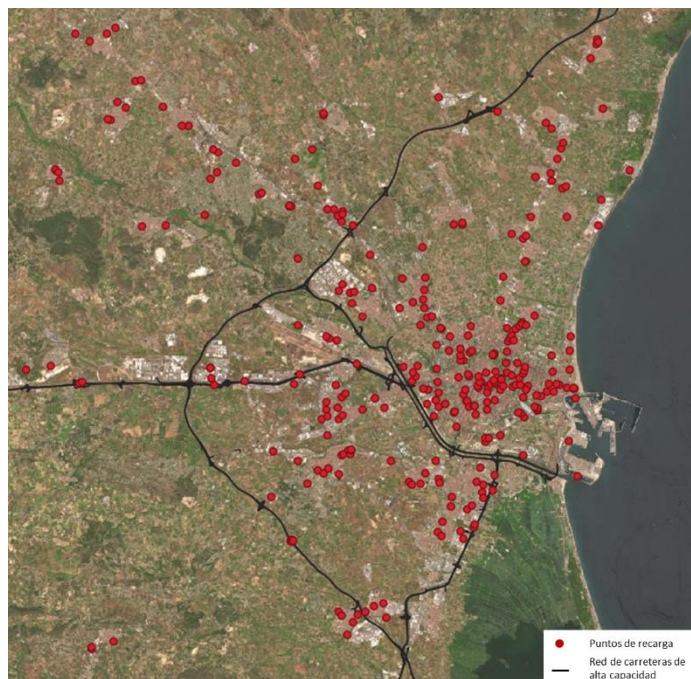


Il·lustració 13. Distribució dels punts de recàrrega en la Comunitat Valenciana. Font: elaboració pròpia a partir de Openchargemap.

L'Àrea Metropolitana de València conformada per València capital i les comarques de l'Horta Nord i l'Horta Sud, alberga una població d'1.581.000 habitants i una elevada

densitat de població, la qual cosa explica l'elevada concentració de punts de recàrrega en aquest territori.

València capital sobreïx de la seua àrea metropolitana en aquest sentit, a causa del seu pes poblacional, a la seua importància tant econòmica com administrativa però també al pes que té en el sector turístic, oferint una xarxa de recàrrega elèctrica bastant completa per als visitants que acudeixen a la ciutat.

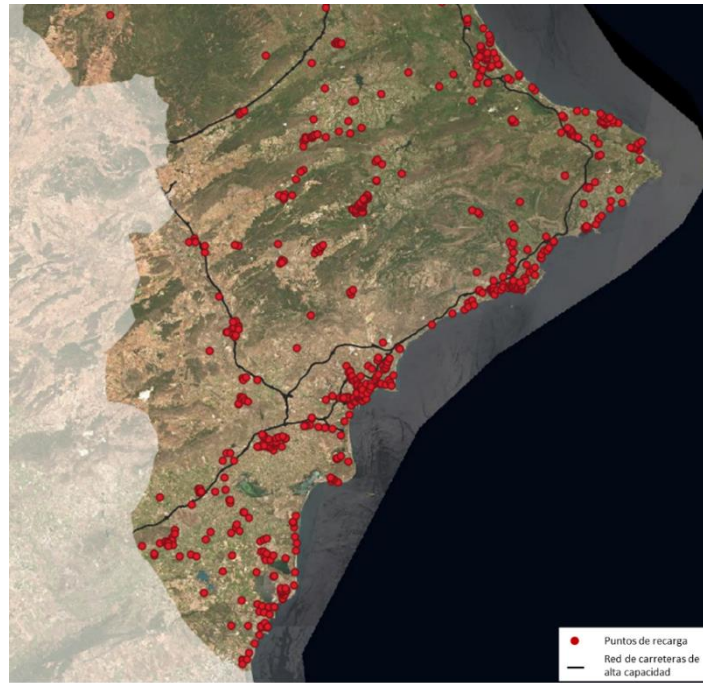


Il·lustració 14. Distribució dels punts de recàrrega en l'Àrea Metropolitana de València. Font: elaboració pròpia a partir de Openchargemap.

Pel que respecta a les comarques costaneres de la província d'Alacant (Vega Baixa, Baix Vinalopó, l'Alacantí, Marina Baixa i Marina Alta), presenten una densitat poblacional elevada, així com un dinamisme turístic molt gran, d'ací la gran presencialitat de punts de recàrrega.

Els punts de recàrrega se situen especialment a Alacant capital, Elx, Benidorm i Torrevieja, dibuixant un traçat costaner de punts de recàrrega elèctrica. Aquesta bona connexió que ofereix el litoral alacantí permet vertebrar de manera eficient els viatges en vehicle elèctric per la província, especialment tenint en compte a aquells que es duen a terme per turisme, amb gran importància a la província. No obstant això, la xarxa ha de

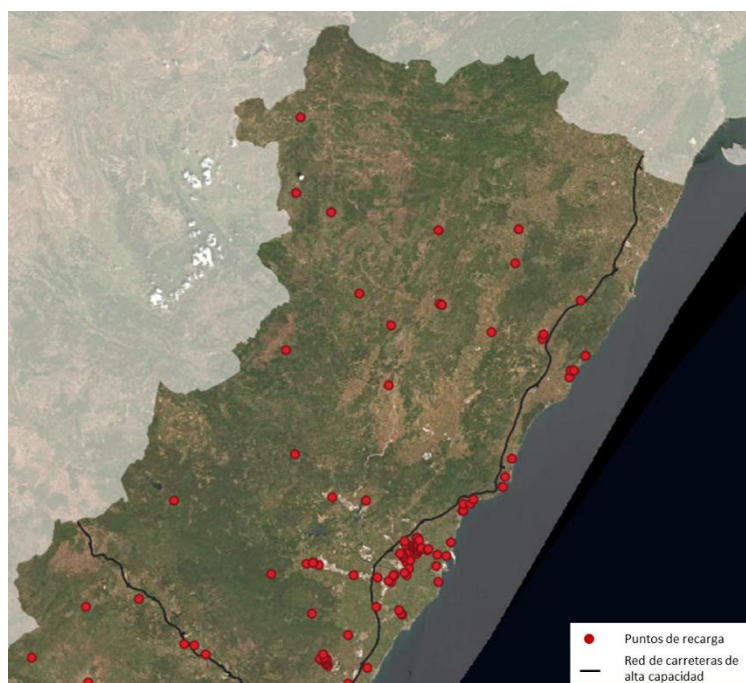
seguir-se articulant i millorant les seues prestacions per a poder brindar un servici competitiu i que siga atractiu per al turista.



Il·lustració 15. Distribució dels punts de recàrrega al sud de la província de València i a la província d'Alacant. Font: elaboració pròpia a partir de Openchargemap.

Una cosa similar, encara que amb menor intensitat de punts de recàrrega succeeix amb les comarques costaneres València (Camp de Morvedre, Ribera Baixa i Safor).

Per la seua part a la província de Castelló, únicament a Castelló de la Plana i en els municipis costaners de la comarca del Baix Maestrat hi ha una presència rellevant de punts de recàrrega elèctrica. En la resta de la província de Castelló i l'interior de la província de València els punts de recàrrega són realment escassos, degut principalment a la poca presència de municipis de grandària mitjana o gran i de turisme.



Il·lustració 16. dels punts de recàrrega a la província de Castelló. Font: elaboració pròpia a partir de Openchargemap.

D'aquesta anàlisi territorial es pot extraure que malgrat que en zones densament poblades, turístiques i vies de comunicació ràpides la xarxa de punts de recàrrega aquesta més vertebrada, fins i tot queda treball per fer. D'una banda, vertebrant i cohesionant més si cap la xarxa en aquelles zones més denses i turístiques ja que aquesta no arriba a cobrir tota la demanda existent actual i futura. Mentre que en aquelles zones menys cobertes, és necessari treballar en l'extensió de la xarxa per a vertebrar de millor forma el territori, tant per als desplaçaments curts com per als desplaçaments llargs i de pas.

Distribució en Municipis Turístics i Parcs Naturals

S'ha procedit a creuar la representació gràfica en el nostre Sistema d'Informació Geogràfica dels punts de recàrrega en la Comunitat Valenciana amb les termes municipals dels 21 municipis turístics:

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

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

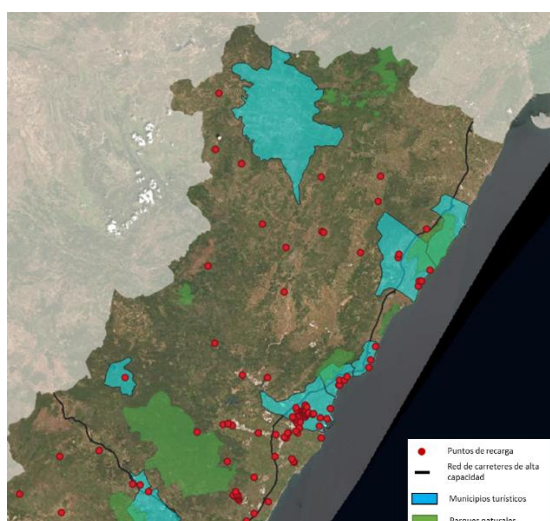
i 21 Parcs Naturals de la CV. A continuació, es procedirà a analitzar aquesta distribució de manera detallada per províncies.

Parc Natural	Província
<i>Serra Gelada</i>	Alacant
<i>Serra de Mariola</i>	Alacant
<i>Salines de Santa Pola</i>	Alacant
<i>Penyal d'Ifac</i>	Alacant
<i>Marjal de Pegó-Oliva</i>	Alacant
<i>Llacunes de La Mata i Torrevella</i>	Alacant
<i>Massís del Montgó</i>	Alacant
<i>El Fondo</i>	Alacant
<i>Carrascar de la Font Roja</i>	Alacant
<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

Taula 8. Parcs Naturals de la CV distribuïts per províncies. Elaboració pròpia.

Província de Castelló

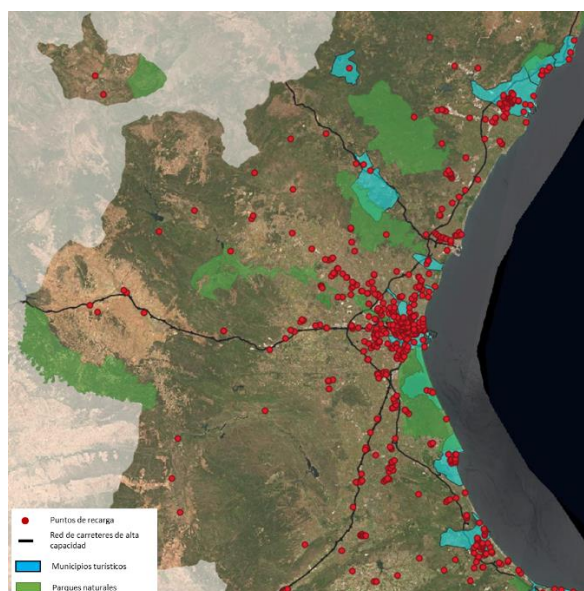
Malgrat que els municipis turístics i parcs naturals del litoral compten amb un nombre superior de punts de recàrrega, encara no compten amb una xarxa realment estructurada que siga competitiva per al turisme. Els municipis turístics i parcs naturals de l'interior, malgrat tindre una menor afluència de turisme haurien de comptar amb més punts de recàrrega que permetera teixir una xarxa, ja que actualment en alguns casos els punts de recàrrega resulten testimonials i insuficients.



Il·lustració 17. Punts de recàrrega respecte als Municipis turístics de la CV (blau) i parcs naturals (verd) a la província de Castelló. Font: elaboració pròpia a partir de Openchargemap.

Província de València

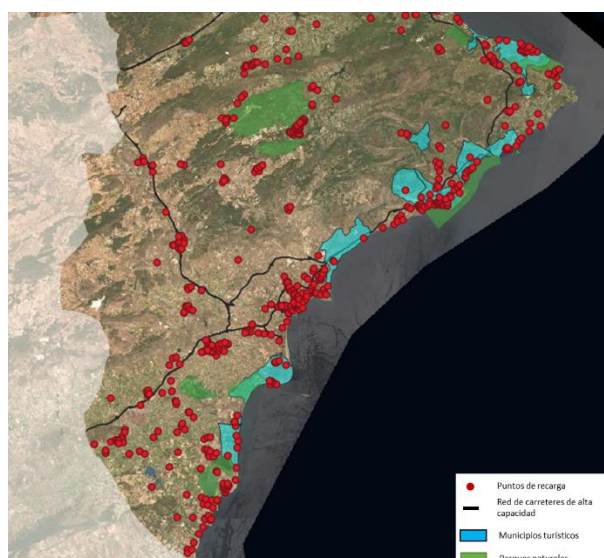
A efectes generals, els parcs naturals més pròxims a nuclis urbans com són els de l'Albufera, el Túria o la Serra de Mariola presenten una major cobertura de punts de recàrrega. No obstant això, aquells més allunyats de nuclis urbans com els de les Falçs de Cabriol, Chera-Sot de Chera o la Marjal de Pego-Oliva presenten una cobertura més que deficient. Quant als municipis turístics, tots ells situats en costa presenten una xarxa relativament extensa, a excepció de Puçol i Cullera que compten amb molt de marge de millora.



Il·lustració 18. Punts de recàrrega respecte als Municipis turístics de la CV (blau) i parcs naturals (verd) a la província de Castelló. Font: elaboració pròpia a partir de Openchargemap.

Província d'Alacant

Quant a parcs naturals es refereix, els municipis confrontants a aquestos compten amb punts de recàrrega, no obstant es manca de punts de recàrrega en els accessos als parc naturals (problemàtica que es repeteix en la resta de la Comunitat Valenciana).

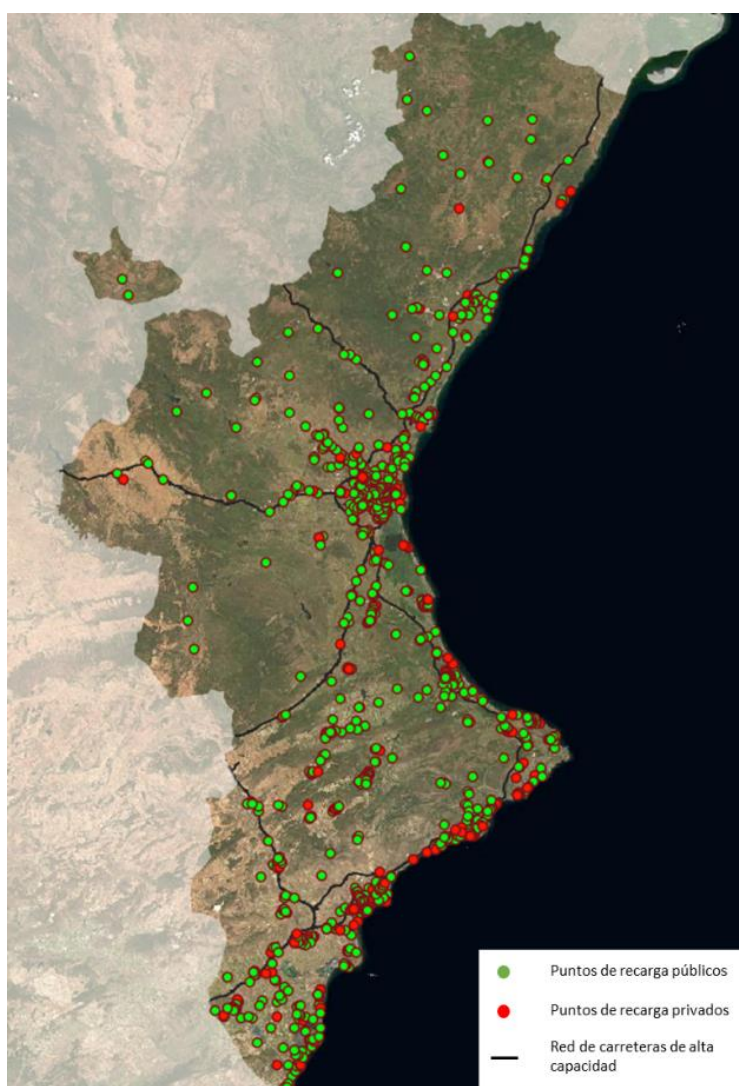


Il·lustració 19. Punts de recàrrega respecte als Municipis turístics de la CV (blau) i parcs naturals (verd) a la província d'Alacant. Font: elaboració pròpia a partir de Openchargemap.

En quants als municipis turístics, malgrat no existir una xarxa realment cohesionada, els municipis turístics de la província d'Alacant compten amb una xarxa més o menys vertebrada, sobretot si es compara amb la resta del territori (excepte València capital i la seua àrea metropolitana).

Distribució segons el seu ús (públic o privat)

A continuació, es presenten els punts de recàrrega segons el seu ús, és a dir si són d'ús públic, ja siga de règim de pagament o gratuït, o d'ús privat (accés restringit, per a treballadors o visitants, etc.).



Il·lustració 20. Punts de recàrrega segons titularitat. Font: elaboració pròpia a partir de Openchargemap.

Com es pot observar, entre els punts de recàrrega registrats i comptabilitzats abunden més aquells d'ús públic. Malgrat això, els d'ús privat són més abundants en la costa alacantina que en la resta del territori (a excepció de València ciutat).

2.5 Resultats de participació

En aquest apartat es procedeix a realitzar un exercici de detall a partir de grafismes elaborats amb el conjunt de respostes derivades de les consultes realitzades als diferents grups preestablits, distingint d'una banda els **destins** i per un altre el **sector turístic**.

En tots dos casos, s'ha realitzat el mateix procediment pel qual s'han dissenyat una bateria de preguntes per a l'obtenció de valoracions quantitatives i qualitatives, és a dir l'extracció i transmissió de coneixements d'actuals o potencials agents desenvolupadors de la mobilitat elèctrica, tant per a les seues línies de negoci i millora de l'eficiència productiva (sector privat) i la promoció de territoris (Oficines de Turisme o Oficines d'Informació Turística (OIT)) com per a la democratització de l'accés a l'electrificació i el lideratge de les inversions (municipis i altres ens administratius) i l'accessibilitat d'espais d'interés turístic (Parcs Naturals).

En aquest punt, és destacable que els esmentats agents han realitzat les seues aportacions en qüestionaris consensuats en el seu contingut per l'ens contractant i les aportacions d'altres grups tècnics, buscant perfilar de manera concisa les temàtiques que es busquen tractar en la present investigació.

Destins

Municipis i altres ens administratives

Respecte a les entitats locals que han sigut subjecte de consulta, es procedeix a obtenir una visió, primerament, més general a nivell territorial, ja que aquestes mantenen una visió més desenvolupada independentment de la titularitat, privada o pública, dels esforços duts a terme en matèria d'electrificació. A més, i com s'ha esmentat anteriorment, també mantenen un important lideratge en l'establiment de noves estratègies d'innovació urbana i territorial en les quals, en una primera fase de desenvolupament, el desemborsament econòmic, així com els requeriments tècnics, resulta elevat i poc atractiu per al sector privat, que pot al·ludir a problemàtiques d'incertesa.

Resulta fonamental aprehendre en quina situació es troben les corporacions locals quant al desenvolupament de polítiques encaminades a la millora del seu model de mobilitat quant als paràmetres d'eficiència, sostenibilitat i resiliència, així com d'accessibilitat, actualització i operativitat integrada. Aquesta lectura resulta d'elevada importància després de les conseqüències de la pandèmia de la COVID-19 que s'han mantingut sobre la mobilitat de persones i mercaderies en les urbs i territoris, especialment a causa de l'alteració de fluxos a causa de restriccions de trànsit i menor volum de la mobilitat quotidiana. En l'actualitat i després d'una progressiva recuperació dels nivells d'activitat econòmica i productiva prepandèmics, la mobilitat és un dels eixos estratègics disposats en el programa europeu NextGenerationEU, el major instrument d'estímul econòmic mai finançat per la Unió Europea, en resposta a la crisi sense precedents causada pel coronavirus. El Mecanisme de Recuperació i Resiliència, ferramenta financera de repartiment dels fons europeus en cada estat membre sota les directrius de la Comissió Europea (CE), es tradueix en el cas espanyol en el Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència (PRTR), el qual s'orienta a aconseguir un creixement sostenible i inclusiu mitjançant una estratègia consistent i coordinada, des del punt de vista temporal i, també, en relació amb el conjunt d'instruments de política econòmica nacionals i comunitaris de forma agregada al NGEU.



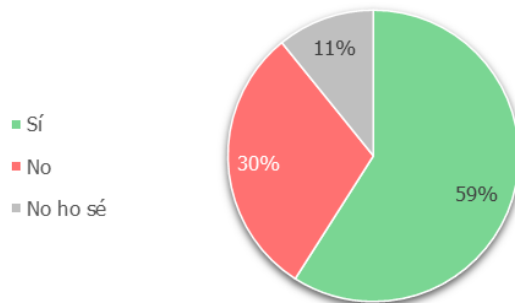
Il·lustració 21. Estructuració dels quatre eixos estratègics transversals i de les deu polítiques palanca establides en PRTR. Font: MICINN.

De manera concreta, la mobilitat és un dels 30 components que configuren cadascuna de les polítiques palanca. Es troba en la Política I. *d'Agenda urbana i rural, lluita contra la despoblació i desenvolupament de l'agricultura*, rebent la denominació de 1. *Pla de xoc de mobilitat sostenible, segura i connectada en entorns urbans i metropolitans*. De forma combinada, es vincula a la Política V. de *Modernització i digitalització del teixit industrial i de la pime, recuperació del turisme i impuls a una Espanya nació emprenedora* amb el component 14. de *Pla de modernització i competitivitat del sector turístic*.

En conseqüència, en els últims mesos les diferents administracions han pogut desenvolupar nombroses ferramentes per a l'obtenció d'aquests fons via Mecanisme de Recuperació i Resiliència, sent grans protagonistes en les noves estratègies per a l'adaptació al nou context socioeconòmic i la consecució de metes estratègiques comunitàries.

A raó de la primera pregunta disposada per a les 83 entitats locals participants, totes elles de categoria local en forma d'entitat municipal o mancomunitat", aquesta ha buscat centrar la qüestió de la mobilitat a partir dels esforços realitzats per aquestes administracions en qualsevol aspecte que haja pogut fomentar-la, millorar-la, digitalitzar o actualitzar-la.

Ha estat recentment el sector turístic del seu municipi subjecte a accions i polítiques que tenien com a fi millorar la resiliència, sostenibilitat i eficiència del seu model de mobilitat?



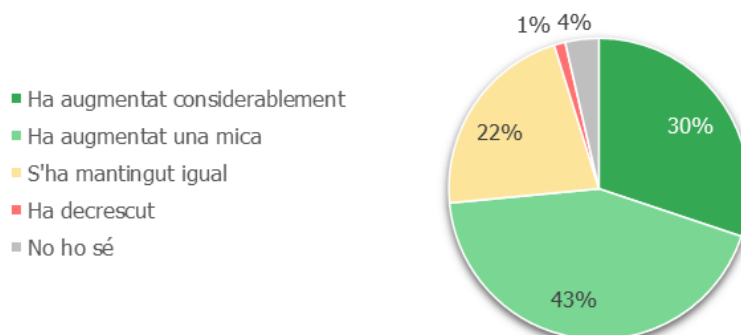
nº de respostes vàlides: 83

Il·lustració 22. Resultats de la primera pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

En el 59% dels casos, sí s'han dut a terme aquest tipus de mesures, mentre que en el 30%, per diferents motivacions, aquestes no s'han produït o, almenys, no han sigut executades, encara que sí que planificades. Aquesta última xifra, atès que es tracten de municipis considerats com a rellevants receptors de visitants en mantindre una important atracció poblacional i turística, independentment de la seua grandària i context territorial, és cridanera. Correspon, en bona part, a municipis amb escassa població comparativa a aquells participants amb major pes poblacional i el desenvolupament de polítiques del qual de mobilitat és limitat a causa de problemàtiques de finançament i capacitat tècnica i experiència institucional.

L'impacte de la pandèmia i altres fenòmens com la profunda alteració de les cadenes de subministrament mundials han ocasionat un important efecte repunte en comparació amb l'exercici 2019 quant a visitants en els municipis preguntats. Prenent com a referència la passada temporada estival de 2022, el 73% de les localitats han experimentat un creixement lleu o elevat de visites, mentre que solament un 1% ha patit dinàmiques de decreixement. L'alt volum d'estalvis en unitats familiars, la caiguda de les últimes restriccions pandèmiques i el ràpid impuls econòmic en tota la zona euro han permès una resposta majoritàriament positiva en la recuperació del volum turístic anterior a la COVID-19.

Prenent com a referència la passada temporada estival de 2022 respecte a la de 2019, en quins termes ha variat el flux de visitants a la seua localitat després de l'obertura econòmica posterior a l'alçament de restriccions davant la COVID-19?

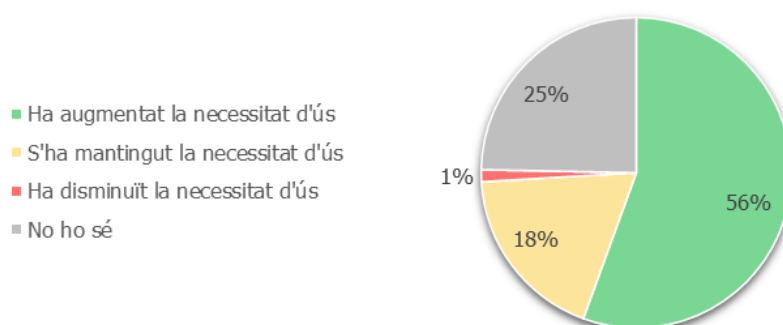


nº de respostes vàlides: 83

Il·lustració 23. Resultats de la segona pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Al seu torn, una de les hipòtesis de la present investigació se centra en la vinculació entre l'augment de l'activitat del sector turístic amb un major requeriment d'ús d'instal·lacions de recàrrega per a vehicles elèctrics tant per a gestors turístics (empreses del sector) com per als propis visitants. Aquesta consideració, situada en un context d'electrificació generalitzada de la mobilitat, ja siga pública o privada, és fàcilment detectable en la tercera qüestió plantejada als municipis.

I quant a la percepció de la necessitat d'ús d'instal·lacions de recàrrega per a vehicles elèctrics tant per a gestors turístics (empreses del sector) com per als visitants, aquesta ha variat?



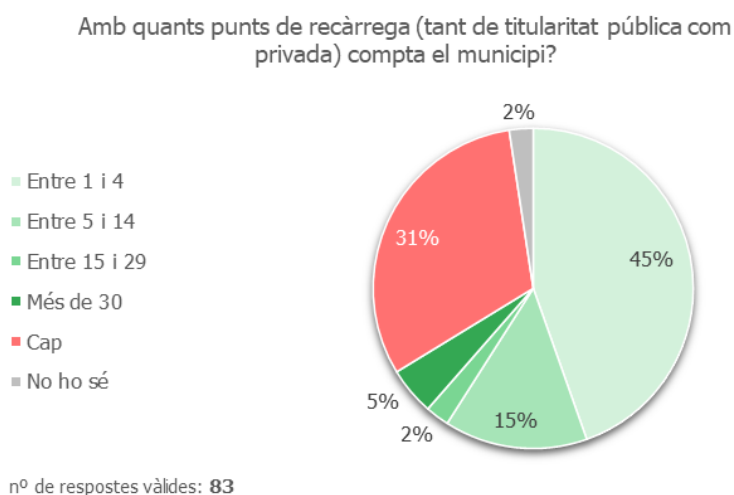
nº de respostes vàlides: 81

Il·lustració 24. Resultats de la tercera pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Per a aquestos, en el 56% dels casos, s'ha produït un augment de la necessitat d'ús d'aquestos espais, mentre que per al 18% de les localitats s'ha mantingut la demanda. En un 25% dels casos, es desconeix aquest paràmetre, majorment a causa de la inexistència d'instal·lacions de caràcter públic que permeten un millor control i monitoratge dels fluxos d'ús.

De forma summament parella a la primera pregunta presentada de si ha estat recentment el sector turístic del municipi subjecte a accions i polítiques que tenien com a fi millorar la resiliència, sostenibilitat i eficiència del seu model de mobilitat, bona part d'aquestos, un 67%, assenyala mantindre en l'actualitat almenys 1 punt de recàrrega, amb fins al 5% amb més de 30 distribuïts en diferents estacions de càrrega elèctrica. Destaquen, en aquest sentit, les ciutats costaneres de major grandària, mentre que aquelles situades en espais periurbans, rururbans i rurals copen l'apartat de localitats sense presència de punts de recàrrega, representant el 31% del total.

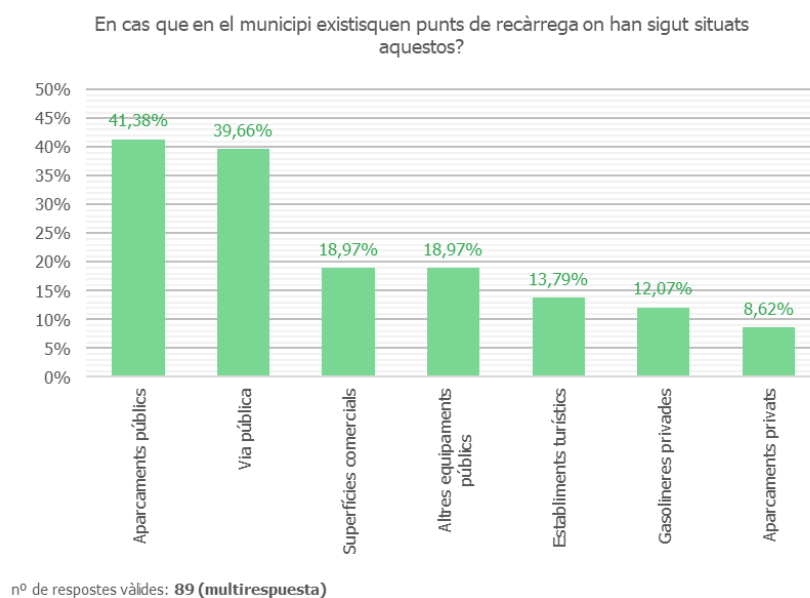
Aquestes xifres mostren una necessària activació de polítiques d'ampliació de la xarxa d'infraestructures per tot el territori, evidenciant-se espais moderadament servits per aquestos servicis mentre que en uns altres és inexistent i involucra un desavantatge comparatiu per al desenvolupament, en aquest cas, d'un model turístic sostenible i intel·ligent. La participació de les corporacions locals en aquesta transformació és vital per a la consecució d'objectius a mitjà i llarg termini que s'adeqüen els models als nous requisits i paràmetres de sostenibilitat i eficiència urbana i territorial.



Il·lustració 25. Resultats de la quarta pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

La distribució espacial actual d'aquests punts queda recollida en la següent gràfica on s'han categoritzat les respostes a partir de la seua classificació en diferents entorns on majorment es produeixen aquest tipus d'instal·lacions.

Al voltant del 40% dels municipis han vingut situant els punts de recàrrega, ja siga de titularitat pública com a privada, en aparcaments públics i la via pública. És en aquest últim lloc on es produeixen les majors implicacions d'adaptació urbanística a causa de la involucració de les diverses xarxes d'infraestructures urbanes i als processos de transformació de l'espai públic urbà. És, al seu torn, l'espai de millor accessibilitat per als vehicles elèctrics ja que correspon a l'espai que tradicionalment s'ha destinat a l'estacionament en superfície fora d'entorns perimetrats, com és el cas de pàrquings públics. No obstant això, aquesta implantació en la via pública suposa un repte per a les ciutats i territoris en forma en la qual s'adapta al manteniment dels drets de trasllat segur de les persones, buscant minimitzar els efectes produïts per la instal·lació d'elements com a quadres i pals elèctrics que puguen obstaculitzar el pas.



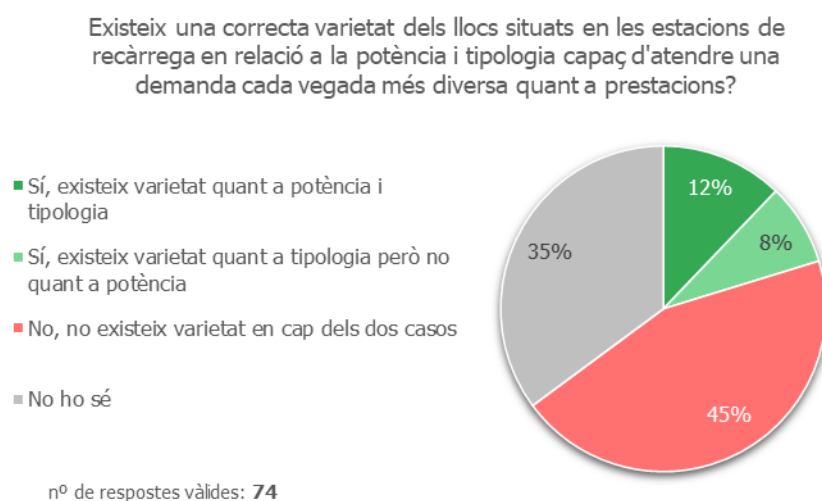
Il·lustració 26. Resultats de la cinquena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

D'altra banda, entorn del 20% dels municipis es poden localitzar punts de recàrrega en superfícies comercials, majorment en pàrquings i subterranis, així com en altres equipaments públics no destinats a l'aparcament, com en centres sanitaris, esportius o

educatiu. Segons la constància d'aquestes entitats, menys del 15% d'aquestes manté punts en establiments hotelers (13,79%), gasolineres (12,07%) i aparcaments privats (8,62%). En tractar-se de xifres que busquen mostrar l'existència o no d'aquest servei, l'extensió de la capacitat de proveïment de necessitats vinculades a la recàrrega de vehicles elèctrics és encara limitada, encara que, sí bé és cert, existeix una consolidada diversificació dels espais on pot trobar-se.

Ara bé, una dificultat afegida és l'àmplia diferenciació de tipologies de recàrrega existents en l'actualitat, fent possible la inaccessibilitat de determinades persones usuàries, presents o futures, a determinats punts de recàrrega que compten amb especificades tècniques relacionades amb la manera i potència de càrrega.

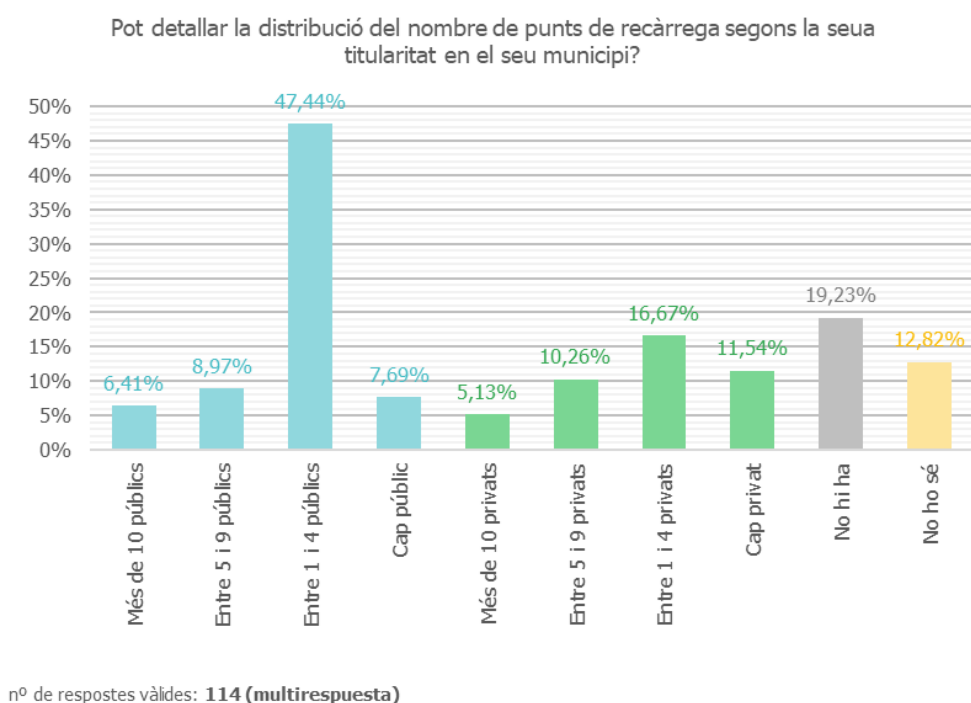
Així mateix, a penes el 12% dels municipis considera que existeix una correcta varietat quant a potència i tipologia capaç d'atendre la demanda, gradualment més diversa quant a prestacions. El 8% assenyalava que la problemàtica se centra en la potència, podent ser, en uns certs casos, la limitació per a l'adaptació del contracte de potència contractada amb les empreses subministradores un impediment per a accelerar les instal·lacions adaptant-se a una creixent demanda cada vegada més precipitada. Destaca un terç dels enquestats que no especifica la seua valoració al voltant d'aquesta qüestió, així com que un 45% assenyalava que no existeix varietat de cap dels dos tipus.



Il·lustració 27. Resultats de la sisena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Seguidament, la distribució de la titularitat dels punts de recàrrega és certament desequilibrada, podent detectar-se el ja esmentat lideratge d'iniciatives del sector públic en el desenvolupament de mesures que, en primera instància, i fins a una major cobertura i difusió, poden considerar-se disruptives i, al mateix temps, riscoses per a la inversió privada.

D'aquesta manera destaca que el 47,44% dels municipis compten amb punts de recàrrega elèctrica de titularitat pública en un número que oscil·la fins als 4 totals, mentre que aquesta xifra es redueix fins a un 16,67% en el cas que es tracten de punts privats (no comptabilitzant-se aquells relatius a domicilis i altres espais individuals). Quant a xifres totals superiors, aquestes resulten més parelles i oscil·len entre el 8,97% i 6,41% en cas de tractar-se d'entre 5 i 9 punts i més de 10 públics, respectivament, i entre el 10,26% i el 5,13% en cas de ser privats. A més d'això, la xifra de municipis que no compten amb cap punt privat supera el 30%, mentre que en el cas d'instal·lacions públiques aquesta xifra es redueix fins al 26,92%.

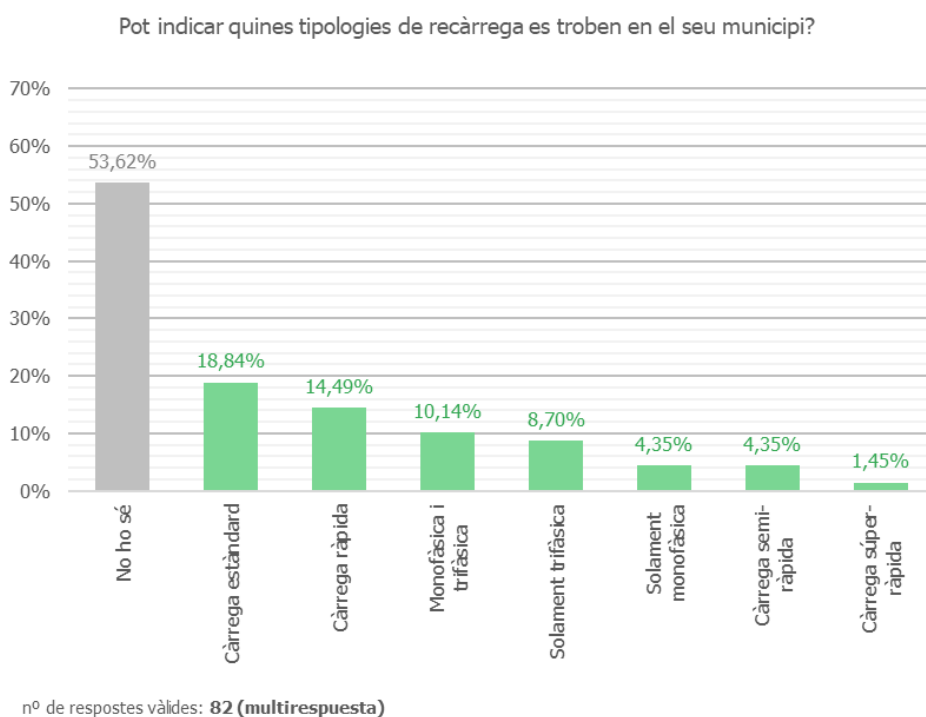


Il·lustració 28. Resultats de la setena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Quant a la tipologia concreta dels punts de recàrrega, resulta fonamental el seu coneixement distribuït al llarg del territori per a definir estratègies d'implantació equilibrada, buscant diversificar una oferta cada vegada més complexa i amb majors ràtios d'immidatesa i accessibilitat. No obstant això, per a més de la meitat dels municipis que compten amb almenys un punt de recàrrega, un 53,62%, es desconeix quin grau d'implantació manté per a cadascuna de les categories.

En tot cas, en un 18,64% dels casos, es troba establert un o diversos llocs de càrrega estàndard, habitualment vinculats a connectors de corrent monofàsic i que corresponen a una duració considerable perquè la càrrega en bateria supere el 80%, rang en el qual bona part de fabricants automobilístics indiquen com a òptim per al vehicle privat. És habitualment la manera de recàrrega domèstica i, per tant, el majoritari en entorns privats.

La càrrega ràpida no aconsegueix el 15% del total de llocs, indicant, tot això, unes ràtios de velocitat de recàrrega penalitzadora per a qui requereix una certa promptitud, especialment en cas de situar-se en punts intermedis al llarg de rutes de viatge.



Il·lustració 29. Resultats de la vuitena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

És ressenyable indicar que a penes el 1,45% dels municipis compta amb càrregues superràpides, aquelles més ben valorades per vehicles d'alta potència.

Per part seua, el règim de pagament, malgrat no ser un element àmpliament conegut per bona part dels municipis enquestats (el 39% de les respostes vàlides recollides assenyalen desconeixement sobre la temàtica tractada), pot ser classificat majoritàriament sota una lectura on l'acció de recàrrega pot beneficiar-se de processos de gratuïtat o, almenys, aplicació de descomptes i beneficis, sent les pròpies corporacions locals intermediàries.

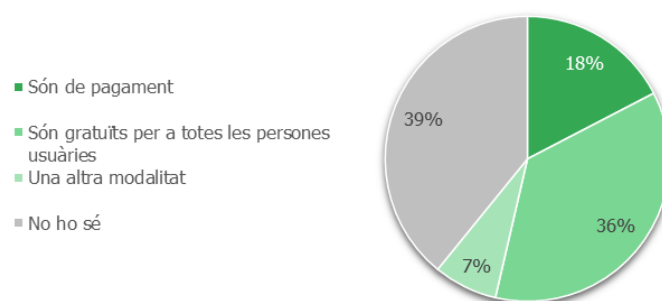
Això pot ser un reclam afegit a la pròpia experiència turística de territoris, ja que la cerca de punts de recàrrega gratuïta pot ser motiu de desviament en rutes preestablertes, o justament dissenyades per a tal fi.

De fet, es tracta d'una mesura que concerneix als models de venda dels propis fabricadors ja que, fins i tot, alguns d'ells realitzen ofertes promocionals que permeten als seus clients beneficiar-se d'una subscripció gratuïta a xarxes de recàrrega conveniades, essencialment, amb altres marques del sector comercial, com a centres comercials i supermercats, i del sector hostaler i d'oci, com a cadenes de restauració, per exemple. Són aquests fabricants els que poden oferir la recàrrega de la seua pròpia flota de cotxes elèctrics, estenent-la a altres marques automobilístiques on existisquen acords de cooperació.

Aquest punt ha vingut cobrant importància des de l'inici de l'electrificació de la mobilitat com a manera d'augmentar la xarxa de punts de recàrrega a partir d'esforços privats en llocs on l'acció pública havia sigut escassa o nul·la. No obstant això, també són les administracions públiques les que directament bonifiquen el cost dels seus punts de recàrrega elèctrica, encara que de manera previsible aquest fenomen anirà en descens amb el pas del temps degut a una menor necessitat d'atracció d'un sector cada vegada més madur i avançat que es desenvoluparà, principalment, amb finançament privat.

En el cas dels municipis consultats, amb 69 respostes obtingudes, el 18% dels punts són de pagament, mentre que el 36% són gratuïts per a totes les persones usuàries.

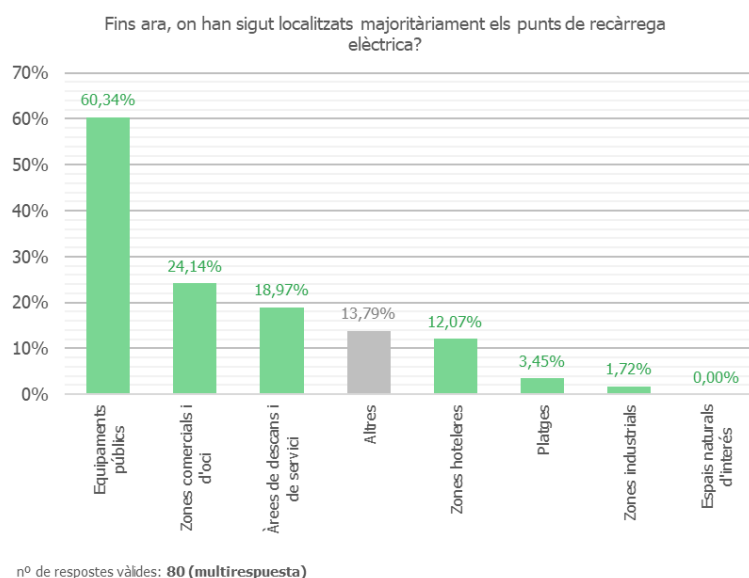
Quin règim de pagament mantenen els punts de recàrrega en el seu municipi?



nº de respostes vàlides: 69

Il·lustració 30. Resultats de la novena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

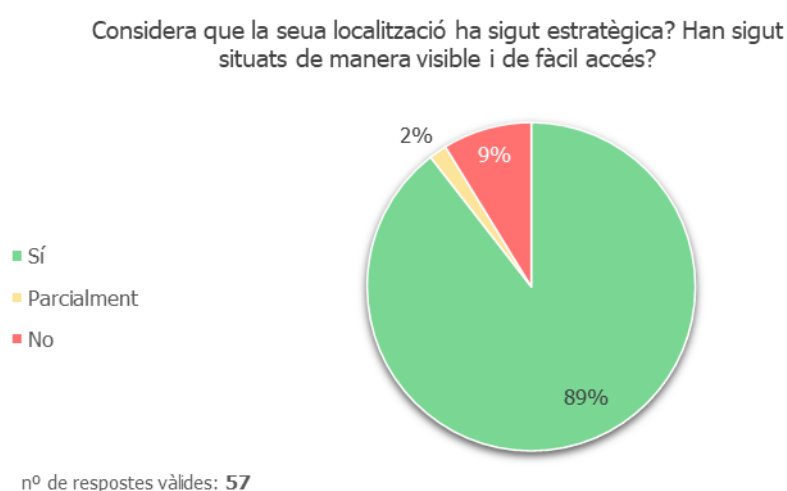
Acostant l'estat de l'electrificació de la mobilitat a les destinacions turístiques, realitzant una categorització concreta per a desenvolupar la detecció de paràmetres, destaca que el 60,34% dels municipis que declaren mantindre punts de recàrrega ho fan en equipaments públics de qualsevol tipus. Mentre que un 24,14% els situen en zones comercials i d'oci, un 18,97% en àrees de descans i servici, un 12,07% en zones hoteleres, un 3,45% en platges i solament un 1,72% en zones industrials de la ciutat.



Il·lustració 31. Resultats de la desena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Per contra, no existeixen punts de recàrrega en cap d'aquests municipis situats en espais naturals d'interés, situació que torna de manera complexa l'accessibilitat del turisme que té com a fi la sensibilització i visita d'aquesta mena de llocs, com serà observable en el punt de tractament de l'escenari que afronten els Parcs Naturals de la Comunitat.

Malgrat tot això, les fonts consultades, en el 89% dels casos, sí que consideren que es tracten de localitzacions estratègiques, mentre que solament el 9% considera el contrari.



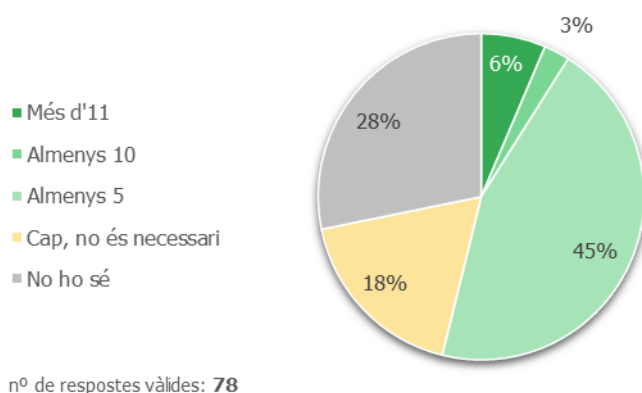
Il·lustració 32. Resultats de l'onzena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Quant a les previsions de futur, els municipis consideren en major mesura que es requereix d'una ampliació estructural i certament continuada dels punts de recàrrega.

No obstant això, i com es mostra en la següent figura, en les previsions actuals sí que resulta necessari, sota el seu criteri, ampliar la xarxa per a satisfer la demanda vigent.

Aquesta, a partir d'aquesta asseveració, pot trobar-se infradotada produint una desincentivació per a l'acció privada de l'electrificació particular, la qual està estretament vinculada al sector turístic, com per exemple persones viatgeres que realitzen els seus trajectes en vehicle privat i requereixen de punts de recàrrega externs, o al propi sector privat en les seues línies de negoci, com pot ser la flota de vehicles elèctrics d'una empresa turística que realitza desplaçaments al llarg del territori.

Quina quantitat de nous punts de càrrega elèctrica hauria d'instal·lar-se en el seu municipi per a satisfer la demanda actual?

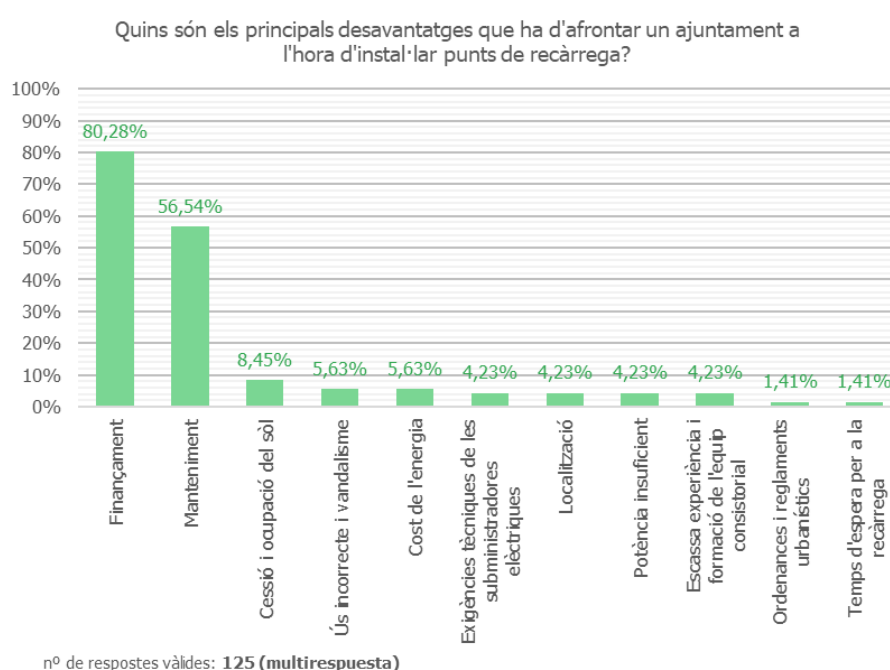


Il·lustració 33. Resultats de la dotzena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

En aquest cas, d'entre les 78 respostes vàlides, el 6% requereix la instal·lació urgent de més d'11 punts de recàrrega en el seu municipi, xifra que ve acompanyada de la necessitat que aquesta implementació es faci de forma calibrada i distribuïda en el mateix a més d'haver d'atendre les zones prioritàries d'actuació on major atracció diària es produeix, especialment durant la temporada estival. Una mica menys del 50%, el 45%, requereix d'almenys 5 nous punts de càrrega, mentre que el 18% indica que no és necessària aquesta immediatesa, quedant majoritàriament en raonaments de planificació i previsió estratègica seguint paràmetres de concordança amb altres polítiques sectorials. Anteriorment, s'ha comentat la necessitat que el sector públic i, en aquest cas, les corporacions locals, lideren les iniciatives d'electrificació de la mobilitat de manera demostrativa i tractora per a l'atracció i generació d'impulsos per al desenvolupament de projectes privats generalitzats. Fins ara, aquest ha sigut el paradigma de la Comunitat Valenciana on, municipis de diferent pes poblacional, han establert els fonaments per a l'evolució de la xarxa d'infraestructures que han de satisfer l'electrificació d'un parc automobilístic encara amb gran influència de la mecànica tèrmica.

No obstant això, són múltiples els desavantatges que un ajuntament ha d'afrontar en el moment de realitzar instal·lacions de punts de recàrrega, assenyalant el 80,25% d'ells problemàtiques de finançament, majorment a causa de la dificultat de repercutir a curt i mitjà termini el desemborsament efectuat en les arques municipals i la falta de crèdit

disponible. Seguidament i de manera destacable, el manteniment posterior dels equips suposa un problema per al 56,24% dels municipis, especialment aquells més xicotets que busquen prioritzar la intervenció pública per a solucionar la falta d'interés del sector privat en entorns rurals o de poc trànsit de vehicles, i que, al mateix temps, reuneixen equips tècnics de reduïda grandària i amb menor experiència.

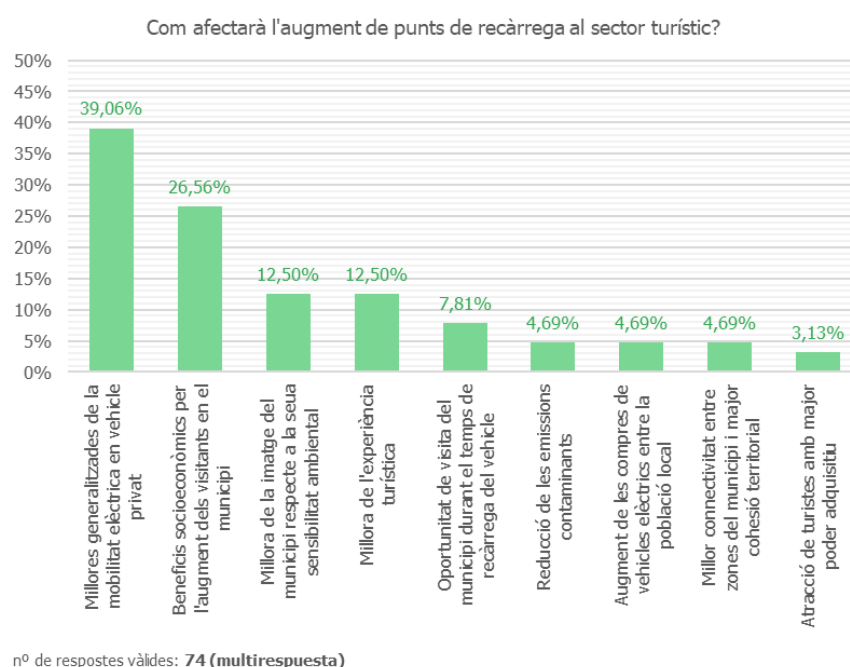


Il·lustració 34. Resultats de la tretzena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Altres problemàtiques detectades per a la instal·lació de punts de recàrrega des de les entitats públiques locals és la qüestió de la cessió i ocupació del sòl amb un 8,45% d'incidència, seguit de l'ús incorrecte i el vandalisme dels equipaments i del cost de l'energia, amb el 5,63% tots dos, podent en aquest últim punt influir en les polítiques sobre gratuïtat de la recàrrega. Per contra, aspectes com la localització o la potència elèctrica insuficient atenen ràtios inferiors.

Amb tot, els esforços per estandarditzar el model de mobilitat elèctrica dins del sector turístic mantenen una elevada repercussió, des del punt de vista dels consistoris, en múltiples àmbits urbans i econòmics. D'aquesta manera, quasi un 40% dels enquestats considera probable que es retroalimentarà al seu torn la mobilitat elèctrica personal en

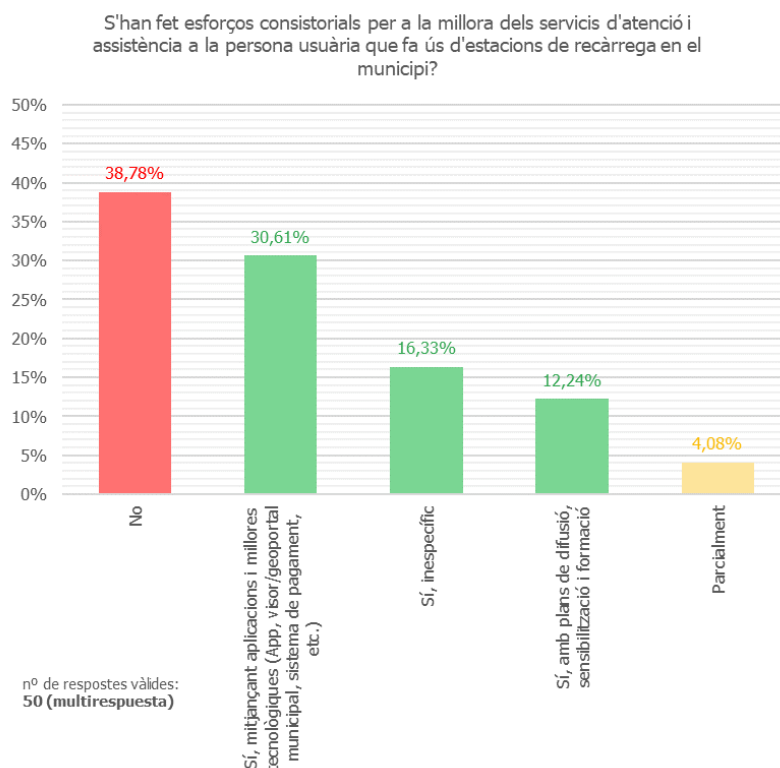
ampliar-se la xarxa d'infraestructures de recàrrega. El 26,56% assenyala la generació de beneficis socioeconòmics per l'augment de visitants atrets per aquestes polítiques, el 12,50% considera que es produeix una millora de la imatge consistorial respecte a la seua sensibilitat ambiental i un clar avanç de l'experiència turística. De forma més minoritària, també es considera la possibilitat que es reduïsquen les emissions contaminants, una millor connectivitat i cohesió territorial i l'atracció de turistes amb major poder adquisitiu, totes elles amb una incidència de resposta de menys del 5%.



Il·lustració 35. Resultats de la catorzena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Atenent comentaris previs sobre experiència turística i qualitat de prestació del servei, resulta ressenyable que en bona part dels municipis no s'han dut a terme, en aquells en els quals existeixen punts de recàrrega en l'actualitat, mesures per a la millora dels servicis d'atenció i assistència a la persona usuària d'aquestos. No sent excloent, el 30,61% ha exercit polítiques a partir d'aplicacions i millores tecnològiques, com per exemple aplicacions específiques, ja siguin compartides en plataformes en línia o no, integració en els visors i geoportals municipals o actualització i millora dels sistemes de pagament, mentre que el 12,24% han realitzat campanyes sobre la base de plans de difusió, sensibilització i formació. D'altra banda, el 16,33% considera que sí ha fet

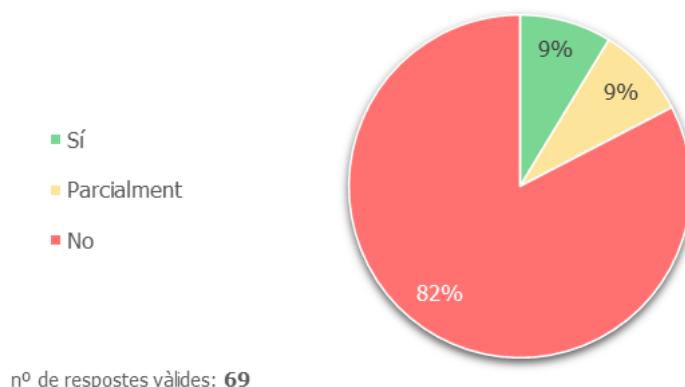
tasques però no han sigut concretades, mentre que el 4,08% assenyala que l'han realitzat majorment, corresponent-se aquesta dada habitualment a campanyes planejades dins d'un marc de treball consistorial però sense haver sigut executades encara dins de la seua programació temporal.



Il·lustració 36. Resultats de la quinzena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Malgrat tot això, en la seua major mesura els municipis no compten amb els recursos financers propis suficients per a fer front al repte de l'electrificació del transport relacionat amb l'activitat turística, amb una incidència del 82% que ho assevera.

El consistori compta amb els recursos suficients per a fer front al repte de l'electrificació del transport relacionat amb l'activitat turística?



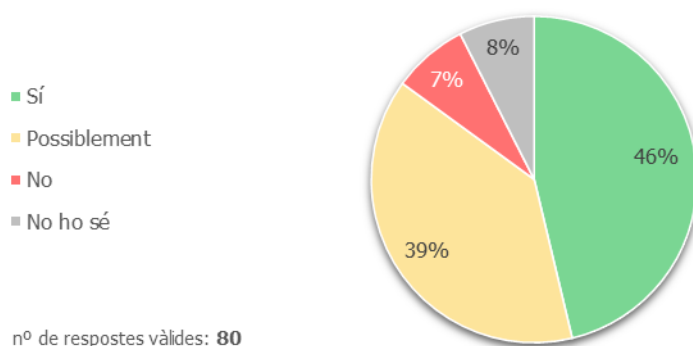
Il·lustració 37. Resultats de la setzena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Al seu torn, tant aquells municipis que sí que mantenen la capacitat com aquells que ho fan parcialment se situen en un 9%, mostrant una clara necessitat d'abordar aquesta problemàtica des de la cooperació entre administracions, mantenint i ampliant canals de finançament directe als municipis, aquelles entitats coneixedores de les majors dificultats del territori i de la població a causa de la seua proximitat institucional.

De la mateixa forma que s'han realitzat en determinats municipis àmplies campanyes de difusió i sensibilització dels agents i sectors implementats en el territori, altres punts han procedit a integrar la política d'electrificació de la mobilitat en la seua planificació estratègica municipal de caràcter turístic.

En conseqüència, fins al 46% dels municipis valoren com a pertinent, quan no ho han realitzat ja, la integració d'aquestes polítiques en l'oportú Pla de Sostenibilitat Turística. En unes certes localitats, han sigut incloses com un dels eixos estratègics d'aquestos documents, ja activats i en desenvolupament.

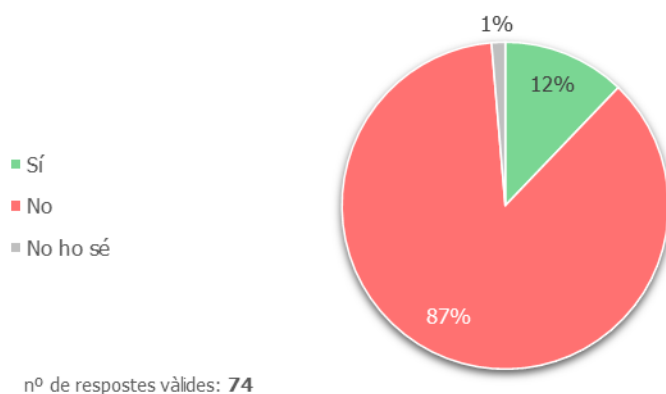
Resulta viable i adequat, en el seu cas, introduir accions relatives a la mobilitat elèctrica en l'oportú Pla de Sostenibilitat Turística del municipi com a via que facilite l'obtenció de subvencions?



Il·lustració 38. Resultats de la dissetena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

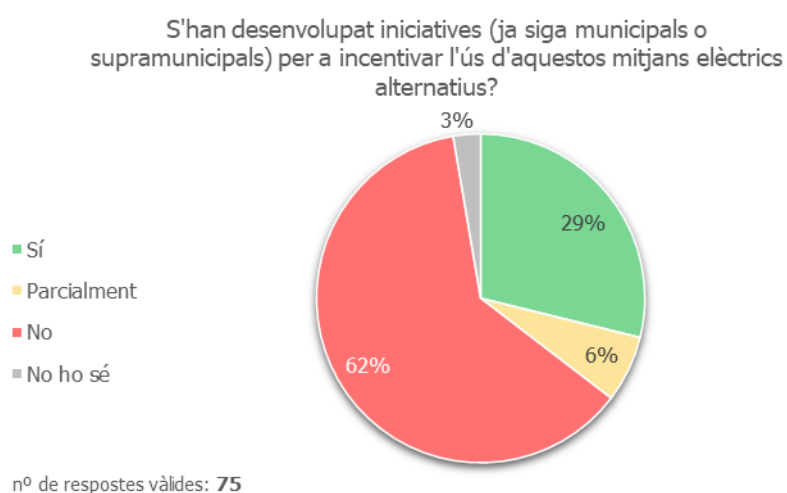
Per part seua, el 39% dels municipis enquestats assenyalen que es tracta d'una possibilitat a explorar i el 7% no ho consideren oportú al·ludint, majoritàriament, a la seua incompatibilitat amb el seu enteniment de les polítiques de sostenibilitat urbana com una estratègia que no contempla el vehicle privat com una ferramenta clau per a la transformació de ciutats.

A més de punts de recàrrega aptes per a automòbils, existeixen altres destinats a altres mitjans de transport com a motocicletes, bicicletes o patinets elèctrics?



Il·lustració 39. Resultats de la diuitena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

A nivell d'intermodalitat i desenvolupament d'altres mitjans de transport electrificats, la generació d'alternatives davant el cotxe elèctric és encara minoritària i especialment reduïda. Quasi nou de cada deu municipis no han desenvolupat punts de recàrrega més enllà dels destinats al vehicle privat. Solament el 12% ha efectuat aquestes mesures i, en la majoria dels casos, corresponen a punts destinats a estacionar la xarxa de lloguer de bicicletes públiques o a la concessió d'espais per a la recàrrega de motocicletes privades dins de plans de lloguer d'empreses privades.



Il·lustració 40. Resultats de la dinovena pregunta del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

De manera similar, una major proporció de municipis ha desenvolupat iniciatives per a incentivar l'ús d'aquests mitjans elèctrics alternatius (ja siguin provinents de disposicions municipals o supramunicipals (normalment de caràcter autonòmic o provincial sota la gestió de les Diputacions) que aquells que han dut a terme mesures efectives com la seua instal·lació. En total, el 35% dels municipis han aplicat aquestes iniciatives de manera completa o parcial, encara que aquestes han pogut resultar únicament en campanyes de sensibilització i difusió d'aquests mitjans de moure's i traslladar-se per la ciutat sense haver arribat a instal·lar-se punts de recàrrega i altres infraestructures associades a la xarxa elèctrica.

Parcs Naturals

En el cas de l'altre agent dins del grup de destinacions turístiques, els Parcs Naturals, es reflecteix, entre altres, la rellevància de la democratització en l'accés a la xarxa d'infraestructures bàsiques per a l'electrificació de la mobilitat en entorns que es troben en punts de partida més desfavorables que aquells amb millor connectivitat i servicis urbans amb la finalitat de garantir una millor i major cohesió territorial.

Com s'ha comentat anteriorment en l'apartat de municipis, les zones de la Comunitat situades a l'interior de la regió són aquelles amb menor cobertura del servici prestat per punts de recàrrega elèctrica per a vehicles, mostrant-se també en les cartografies presentades en el 2.4 de la *Xarxa d'infraestructures de recàrrega*. Igualment, entorns naturals de difícil accés per a mitjans de transport no motoritzats o privats, són subjecte d'aquesta manca de servici, dificultant la promoció turística dels Parcs Naturals de la Comunitat València, per exemple, i d'altres llocs d'alt valor natural, independent de la presència de figures de protecció, respecte a una mobilitat elèctrica basada en el vehicle privat.

En l'actualitat, la presència de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics és nul·la dins d'un marc geogràfic propi. És a dir, no ostenten cap lloc dins de les seues instal·lacions i entorn immediat, encara que en determinats casos es pot trobar algun en la rodalia dels seus principals accessos, ja siga de titularitat privada o pública, especialment en els PPNN pròxims a la costa i a zones urbanes.

Aquestos contactes s'han traduït en entrevistes via correu electrònic amb qüestions preestablertes i altres paràmetres treballats de manera espontània resultant en informació generada ad hoc per a la present investigació. També, s'han disposat entrevistes personalitzades via telefònica i altres recursos telemàtics amb diferents càrrecs de la xarxa de Parcs Naturals de la Comunitat Valenciana. La indagació principal que ha estructurat en bona part les qüestions tractades és la xarxa d'infraestructures de recàrrega, el seu estat actual i les seues possibilitats de millora i ampliació.

Com es pot observar en el desglossament de la taula de les pròximes pàgines, en cap dels 15 PPNN de la CV consultats d'un total de 21 manté un punt de recàrrega en l'actualitat. Aquesta aproximació s'ha realitzat, majorment, a partir dels Centres d'Interpretació (CI) o Centres de visitants d'aquestos, espais amb un mínim infraestructural necessari per a la instal·lació dels llocs. En tractar-se d'entorns naturals,

no resulta viable la seua instal·lació en la major part de l'espai que ocupen. Fins i tot, en alguns d'aquests Parcs no es compta amb espai reservat per a l'aparcament ni amb edificacions específiques per al desenvolupament de tasques com la gestió administrativa del lloc o la recepció de visitants. Per tant, en determinats casos, en l'actualitat no resulta previsible la instal·lació de punts de recàrrega a causa de la falta d'espai físic específic per a tal fi.

Un altre aspecte a considerar és la capacitat elèctrica de la xarxa que proveeix els centres construïts que alberguen espai per a la instal·lació. Majoritàriament, aquesta no és apta per a la connexió de llocs a causa del seu alt consum i als elevats requisits tècnics d'instal·lació. En uns certs casos, els espais construïts es proveeixen a partir de xarxes elèctriques d'autoconsum amb energia fotovoltaica, la qual cosa requereix una inversió paral·lela en cas de no procedir a la connexió de la xarxa elèctrica general.

Del total de 15 Parcs, únicament 4 d'ells tenen una possibilitat mediata de connectar punts de recàrrega elèctrica, incloent-hi les possibles limitacions tècniques. La resta, ja siga bé per motius de capacitat de proveïment energètic de la xarxa actual o bé per la inexistència d'aquesta, no mantenen aquesta opció segons els comentaris rebuts dels interlocutors consultats. En altres supòsits, com també ocorre amb els espais destinats a les Oficines de Turisme més endavant explicats, es pot considerar la possibilitat que, a causa de la proximitat d'aparcaments i instal·lacions derivades destinats a altres propòsits aliens a la recepció de visitants als PPNN, s'establisquen dinàmiques de cooperació amb la finalitat d'obtindre sinergies positives.

Amb tot, la majoria d'espais consultats mantenen una extensió i superfície disponible considerable per a la introducció d'infraestructures de recàrrega elèctrica, les quals poden ser aprofundides i aconseguir altres mitjans de transport per a confluir amb estratègies turístiques ja elaborades per la Generalitat Valenciana, com són les polítiques de cicloturisme, mototurisme o el programa de dinamització turística rural recentment aprovat conegut com RUTA99 Avant. Aquestes àrees delimitades corresponen a pàrquings que, en major o menor mesura, es troben ja condicionats per a la recepció de vehicles de motor tèrmic. Es tracta de col·locar als entorns naturals consolidats de la Comunitat Valenciana com a actors centrals de l'electrificació de la mobilitat distribuïda i equitativa pel territori, mantenint un paper central per a la dinamització econòmica de bona part d'entorns rurals.

Parc Natural	Aparc.	Superfície aparcaments	Capacitat / Aforament aparcaments	Existència punts de recàrrega/possibilitat connexió	Punts recàrrega	Possibilitat connexió
Parc Natural Serra Gelada i el seu entorn litoral		Aparcament asfaltat: 1.905 m² Aparcament no asfaltat: 2.705 m² .	Aparcament asfaltat: 56 automòbils (2 PMR) 6 Motos Aparcament no asfaltat: 80-100 vehicles (EST) .	NO. NO. C.I. Far de l'Albir proveït amb plaques solars.		
Parc Natural Serra d'Espadà		NO. S'utilitzen las places de la via pública (C.I. situat en el centre urbà).	-	NO. Sí possibilitat de connectar per cable al centre de visitants des del carrer a una distància aproximada de 15 metres ; l'alimentació del CdV és mitjançant energia elèctrica.		
Parc Natural de La Mata-Torre Vieja		Aparcament (titularitat no clara) 3.000 m2 (EST) .	(+) 100 vehicles (EST) .	NO. NO. El C.I. s'alimenta mitjançant línia elèctrica.		
Parc Natural Penyalgosa		Aparcaments: 1.175 m² .	-	NO. NO. C.I. s'alimenta per una instal·lació fotovoltaica pròpia situada a més de 150 m d'aquestes zones d'aparcament. Està previst portar l'energia elèctrica però això pot tardar més d'un any.		
Parc Natural de la Serra de Mariola		Aparcament C.I.: uns 2.000 m2 (EST) .	80 - 90 vehicles .	NO. Punt de recàrrega en la pl. del poble d'Agres, a 550m del Convent.		
Parc Natural de la Font Roja		70 places per a vehicles i 1 plaça d'autobús.	Veure en el document la "ocupació de l'aparcament del Santuari al costat del Centre de Visitants (Històric des de 2015 a 2020)". El màxim va ser de 349 en els festius d'Octubre de 2019.	NO.		
Parc Natural Tinença de Benifassà		Aparcaments C.I.: 160 m², 650 m² i 488 m² .	-	NO. Sí possibilitat de connectar a la xarxa elèctrica amb prèvia petició a l'ajuntament.		
Parc Natural El Fondo		Aparcament: 4.575,9 m² .	Sense informació.	NO. Sí possibilitat de tindre'ls, ja que en el mateix aparcament del Parc hi ha un transformador de llum. El C.I. disposa d'instal·lació fotovoltaica en la teulada de l'edifici i també línia elèctrica.		

Parc Natural Puebla de San Miguel		NO zona delimitada d'aparcaments de vehicles.	-	NO.		
Parc Natural del Túria		NO aparcaments pròxims, accés restringit excepte a vehicles autoritzats. Aparcaments zona urbana de Vilamarxant a 1,1 km del C.I.: 5.000 m² .	-	NO. Aparcament supermercat Consum, existeixen diversos punts de llum per a recarregar.		
Parc Natural Chera - Sot de Chera		NO. S'utilitzen les places de la via pública (C.I. situats en els centres urbans).	-	NO , cap dels C.I. disposa de cap punt de recàrrega de vehicles elèctrics.		
Parc Natural Prat de Cabanes-Torreblanca		Aparcament.	10 vehicles + 1 PMR.	NO. Sí possibilitat de connexió a la xarxa elèctrica.		
Parc Natural Serra d'Irta		Aparcament.	10 vehicles + 1 PMR.	NO. NO , el C.I. funciona amb plaques solars i un grup electrogen de suport.		
Parc Natural Salines de Santa Pola		Aparcament ruta del Pinet de 200 m² . Aparcament C.I. 270 m² .	Sense informació.	NO. Distància de la zona de l'aparcament al punt de llum més pròxim (en el C.I.): 30 m. Alimentació C.I.: línia elèctrica.		
Parc Natural del Penyal d'Ifac		Aparcament exclusiu vehicles autoritzats (servicis del Parc i PMR acreditats): 500 m² .	Sense informació.	NO. Connexions pròximes CdV i C.I. (100 m.), i potser en l'antic dipòsit d'aigua (60 m).		

	Aparcament disponible en les pròpies instal·lacions de recepció de visitants
	Aparcament disponible als voltants (via pública) de les instal·lacions de recepció de visitants
	Sense aparcament disponible en les instal·lacions ni als voltants

Taula 9. Síntesi de l'estat de la mobilitat elèctrica en els PPNN de la Comunitat Valenciana. Font: pròpia.

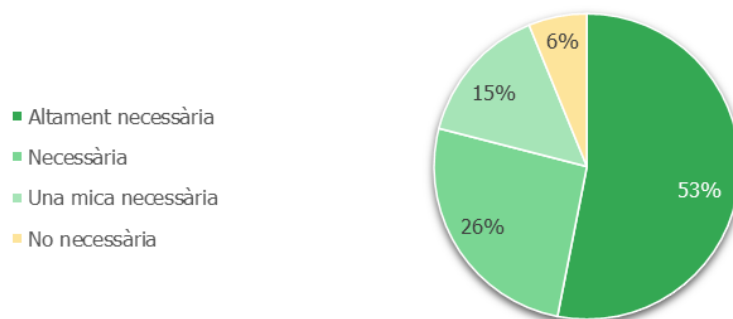
Sector turístic

Sector privat

El sector privat és un dels dos agents que conformen el grup del sector turístic classificat en la present investigació i que és entès des del prisma econòmic i productiu dins d'un context de lucre en el desenvolupament d'una activitat concreta i especialitzada concomitant al turístic. És així mateix un actor transcendental per a la continuació i extensió de l'esforç iniciat pel sector públic. Havent-se millorat les perspectives de finançament i inversió de l'electrificació de la mobilitat en els últims anys, especialment amb el començament de les grans estratègies de finançament estatal via autonomies com és el cas dels programes MOVES, el sector privat suposa una necessària peça en l'engranatge de desenvolupament d'aquest procés de transformació del paradigma del transport i del turisme en la Comunitat Valenciana.

Així ho demostra la primera qüestió tractada amb les desenes d'empreses consultades dins del Pla MOVESTUR CV. El 53% de les empreses consideren que la participació conjunta del sector privat en l'electrificació de la mobilitat en el sector turístic és altament necessària, mentre que el 26% i el 15% ho consideren necessari o una cosa necessària, respectivament. Únicament el 6% de les entitats privades consultades no ho consideren necessari.

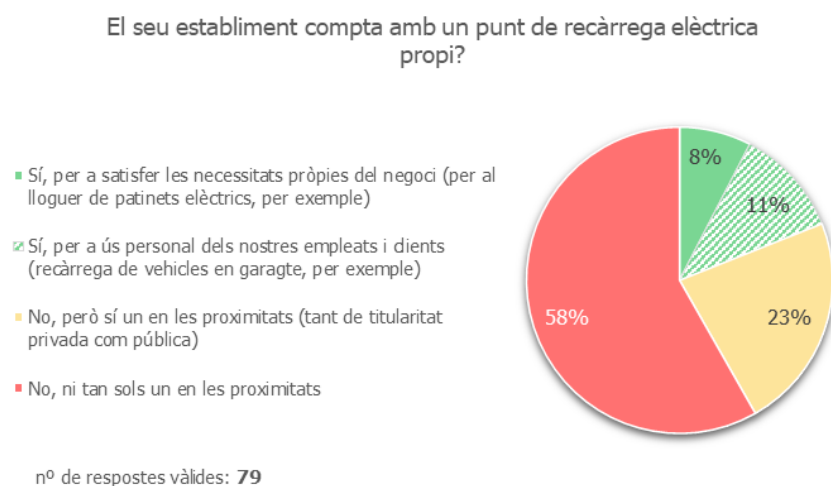
Com qualificaria la necessitat de participació del sector privat en la transformació elèctrica de la mobilitat relacionada amb el sector turístic?



nº de respostes vàlides: 82

Il·lustració 41. Resultats de la primera pregunta del qüestionari dirigit al Sector privat dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Aquesta asseveració es deu, principalment, al fet que la seua línia de negoci no requereix d'electrificació, bé perquè no presten servicis físics ni operen presencialment o bé perquè estratègicament no ho consideren primordial a mitjà i llarg termini.



Il·lustració 42. Resultats de la segona pregunta del qüestionari dirigit al Sector privat dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

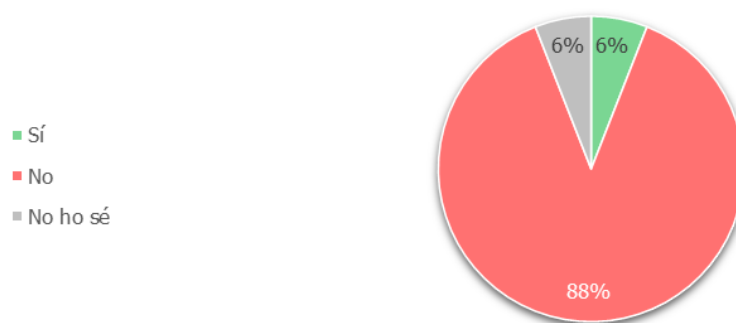
De forma més detallada, malgrat no poder fer-se una predicció en ferma de l'evolució de la integració del sector privat amb el desenvolupament de l'electrificació de la mobilitat, en l'actualitat el 8% de les empreses compten amb un punt de recàrrega propi en les seues instal·lacions per a satisfer les necessitats pròpies del negoci, a més d'un 11% que ho fan amb la finalitat que tant els seus empleats com clients puguin servir-se.

Almenys un 23% no manté cap personal però sí que reconeix l'existència d'algun en les proximitats sent aquest d'accés lliure, siga de titularitat privada com a pública. No obstant això, sis de cada deu empreses assenyalen que no tenen accés a cap, ni tan sols en les proximitats, valent-se aquest d'una alternativa a la dificultat de poder albergar un en les seues instal·lacions.

Respecte a l'abast actual de les ajudes per a la instal·lació de carregadors elèctrics en les seues diferents formes en el sector turístic valencià, el 88% dels enquestats no ha obtingut cap. Això pot desagregar-se en aquelles societats que, minoritàriament, no han requerit de cap ajuda per a això ja que han comptat amb fons propis disponibles, en

aquelles que no han mantingut de manera urgent en el seu model de negoci tal necessitat o en aquelles que per falta de coneixement o formació pròpia han declinat iniciar el procés de sol·licitud, entre altres.

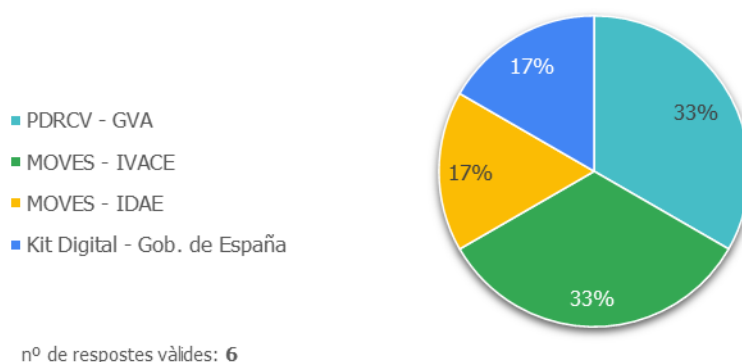
La seua empresa s'ha vist beneficiada anteriorment per alguna mena de subvenció o ajuda econòmica pública, independentment del seu origen, per a la instal·lació de carregadors elèctrics en les seues pròpies instal·lacions?



Il·lustració 43. Resultats de la tercera pregunta del qüestionari dirigit al Sector privat dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

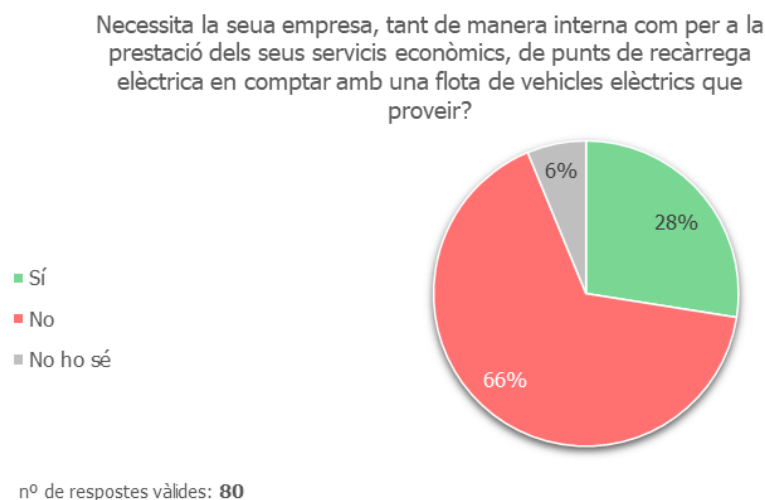
Únicament el 6% d'elles han rebut algun tipus de compensació econòmica per l'exercici d'instal·lació de punts elèctrics.

En cas que s'haja rebut alguna subvenció o ajuda econòmica prèvia, pot indicar el seu nom (si el tinguera) i l'organisme públic que l'haja proporcionada?



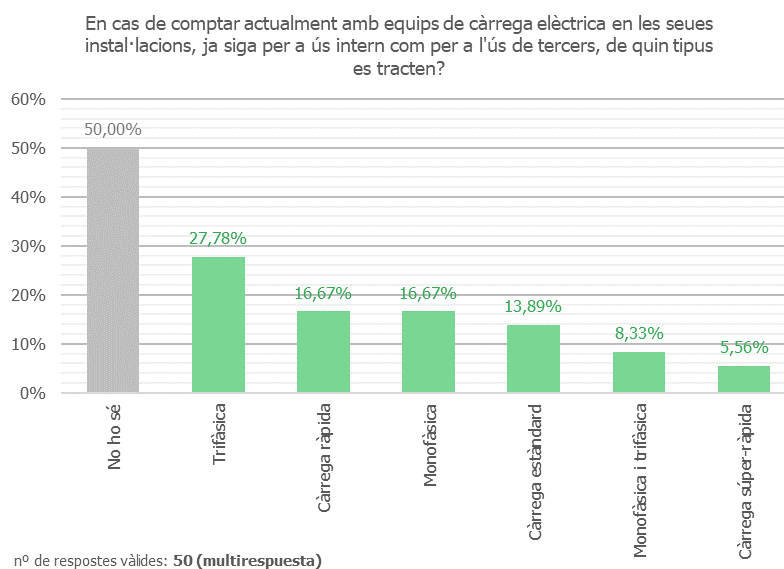
Il·lustració 44. Resultats de la quarta pregunta del qüestionari dirigit al Sector privat dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Aquestes empreses que sí han obtingut ajudes, sent en total 6, les distribueixen, segons el seu origen, en el Programa de Desenvolupament Rural de la Comunitat Valenciana 2014-2020 (PDRV – GVA) en 2 casos, amb especial incidència en l'entorn rururbà i rural, el programa MOVES en les seues diferents convocatòries en 3 casos (sent 2 des de l'Institut Valencià de la Competitivitat Empresarial d'àmbit autonòmic (IVACE) i 1 des d'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia (IDAE) d'àmbit estatal) i, finalment, 1 a partir del Kit Digital ofert per l'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia (MINECO). En conseqüència, són diferents els ens públics que gestionen i distribueixen ajudes per a l'electrificació de la mobilitat en el sector, encara que el nombre de beneficiaris, en aquest cas, és summament reduït.



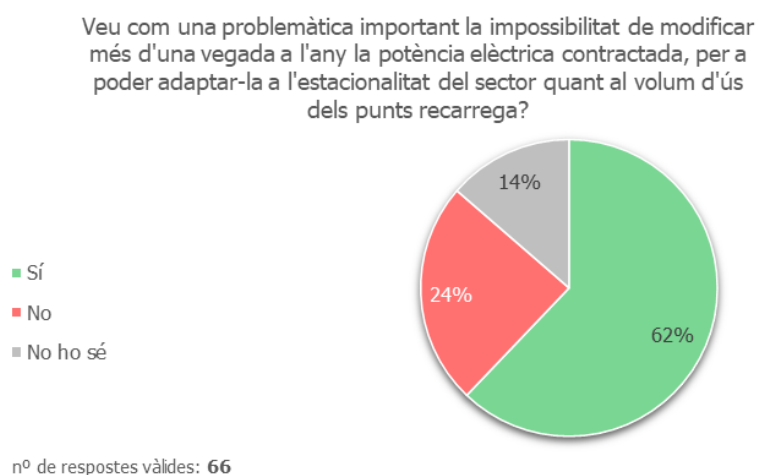
Il·lustració 45. Resultats de la cinquena pregunta del qüestionari dirigit al Sector privat dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

La baixa incidència d'empreses beneficiades contrasta amb l'elevada necessitat de les mateixes per a la instal·lació de punts de recàrrega amb la finalitat de poder proveir necessitats internes i externes, situant-se solament en un 28%, podent establir-se una lectura que malgrat existir una elevada demanda és reduït el ràtio d'empreses que aconseguixen obtindre ajuda econòmica des de l'administració pública.



Il·lustració 46. Resultats de la sisena pregunta del qüestionari dirigit al Sector privat dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

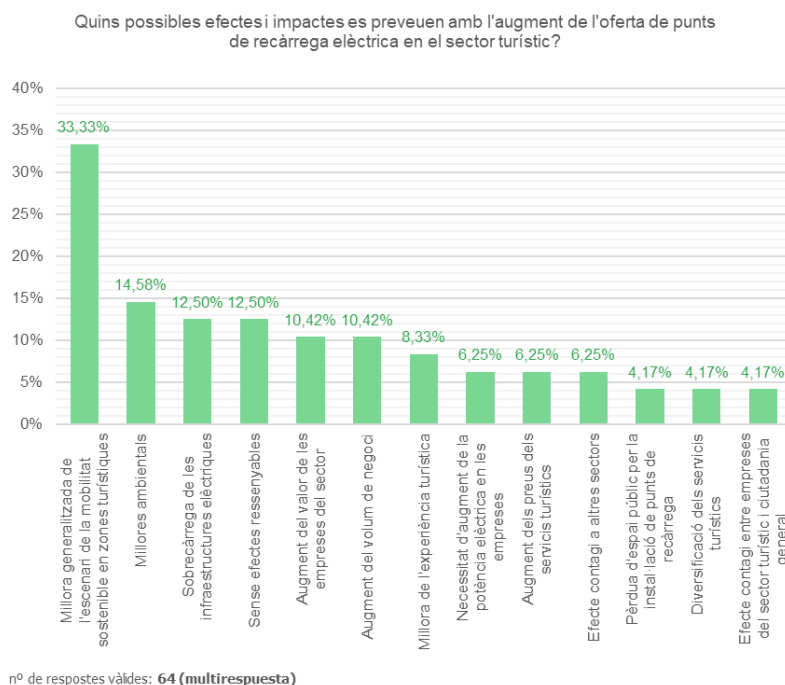
Igual que durant l'anàlisi de les problemàtiques que mantenen les destinacions turístiques, el sector privat també ostenta obstacles quant a la tipologia i varietat d'equips de càrrega. En bona part, el 50% dels enquestats assenyalen desconèixer concretament el tipus d'instal·lació incorporada en la seua empresa, destacant la presència de connexió trifàsica amb el 27,78% dels casos. El 5,56% de les empreses al·lega tindre una instal·lació de tipus superràpid, principalment centres hotelers.



Il·lustració 47. Resultats de la setena pregunta del qüestionari dirigit al Sector privat dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

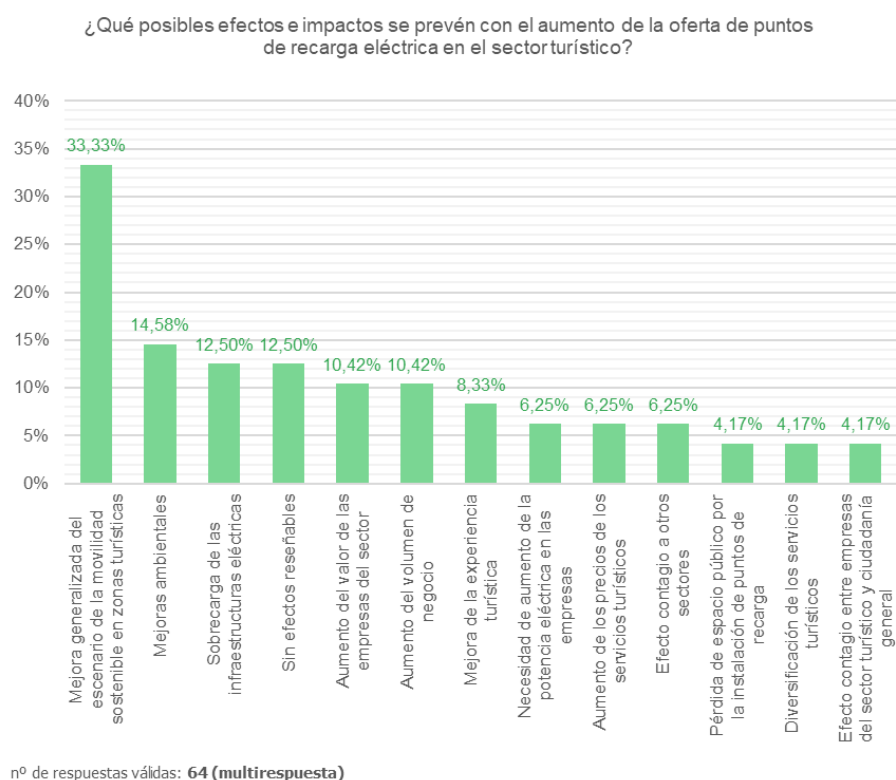
Durant els exercicis preliminars de diagnòstic de situació de la xarxa, com s'ha comentat en apartats anteriors, també s'ha efectuat una aproximació a l'experiència del conjunt del teixit associatiu sectorial en l'àmbit turístic de la Comunitat preguntant, de manera genèrica, problemàtiques sobre electrificació i perspectives de millora a mitjà i llarg termini, encara que especialment sobre la regulació de la limitació per a efectuar canvis en la potència elèctrica contractada per les empreses privades en les seues instal·lacions gestionada per les empreses elèctriques subministradores.

Majoritàriament, en aquestes consultes, no s'ha al·ludit a un condicionant excessivament limitant perquè les empreses turístiques puguin adaptar la seua potència contractada a l'estacionalitat del sector i, sobretot, al gradual creixement de la demanda de recàrrega de vehicles elèctrics. No obstant això, si bé és cert, en les enquestes efectuades a les pròpies empreses privades, generalment xicoteta i mitjana empresa, sí que assenyalen en el 62% casos la necessitat de flexibilitzar tal mesura a curt i mitjà termini. Cal destacar que, per a fer front a l'efecte de la COVID-19 i a la Guerra d'Ucraïna iniciada al febrer de 2022 s'han obert concessions per a fer els ajustos necessaris quant a la seua potència.



Il·lustració 48. Resultats de la vuitena pregunta del qüestionari dirigit al Sector privat dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Aquells hàndicaps que el sector privat sí que destaca com a limitants corresponen, essencialment, als derivats d'una inversió encara elevada amb un 60,87% dels enquestats que ho consideren. Mentrestant, el 17,39% consideren que no mantenen en l'actualitat espai físic suficient per a la instal·lació de punts de recàrrega, quedant conseqüentment inassequible un hipotètic pla renovació de la seua flota en mancar d'aquests punts. La complexitat burocràtica i la falta d'informació i/o formació, amb el 15,94% i el 11,59% d'incidència entre els enquestats respectivament, suposen grans problemàtiques compartides amb altres grups consultats. Per part seua, la falta de subvencions només aconsegueix al 5,80% com a resposta immediata a aquesta pregunta, igual que ocorre amb l'actualització de la potència elèctrica contractada i el cost de l'energia, totes dues amb el 4,35%, o la complexitat tècnica de la instal·lació amb el 2,90%.

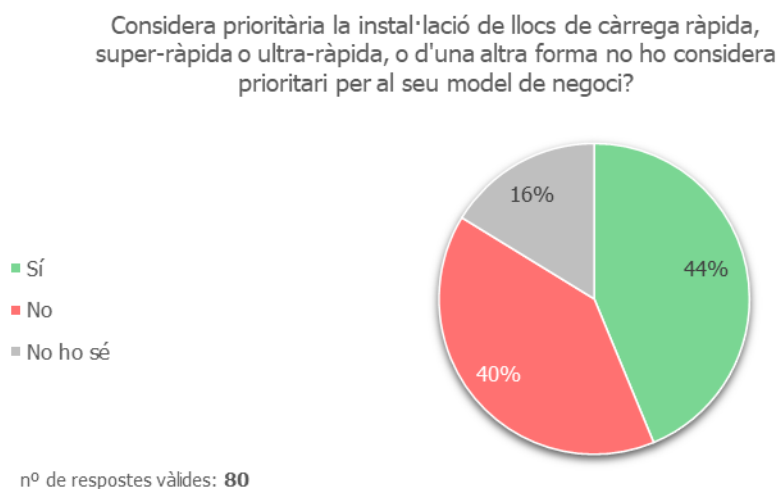


Il·lustració 49. Resultats de la novena pregunta del qüestionari dirigit al Sector privat dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

De forma destacada, una tercera part de les empreses participants en el Pla consideren que, amb l'augment de l'oferta de punts de recàrrega elèctrica, es produirà una millora generalitzada de la mobilitat sostenible en zones turístiques com a estratègia tractorsa per a la millora de l'eficiència i sostenibilitat del sector. També, més del 10% de les empreses consideren que es produiran millores ambientals en els municipis i territoris que potencien aquest aspecte, l'augment del valor de les empreses del sector i l'augment del volum del negoci. Per tant, sí que es contemplen beneficis a curt termini des de bona part de les corporacions privades que inicien la transició parcial o total del seu model cap a l'electrificació.

Per contra, el 12,50% considera que es poden produir incidències en la xarxa per la sobrecàrrega d'infraestructures elèctriques o, directament, que no es registraran efectes ressenyables al·legant una baixa capacitat transformadora del model del vehicle elèctric.

També, destaca que el 8,33% de les empreses suggereixen una millora de l'experiència turística i un 4,17% la possibilitat de diversificació de servicis turístics, mostrant-se la voluntat de fer un esforç que englobe la millora de les dotacions oferides pel sector turístic davant el visitant.

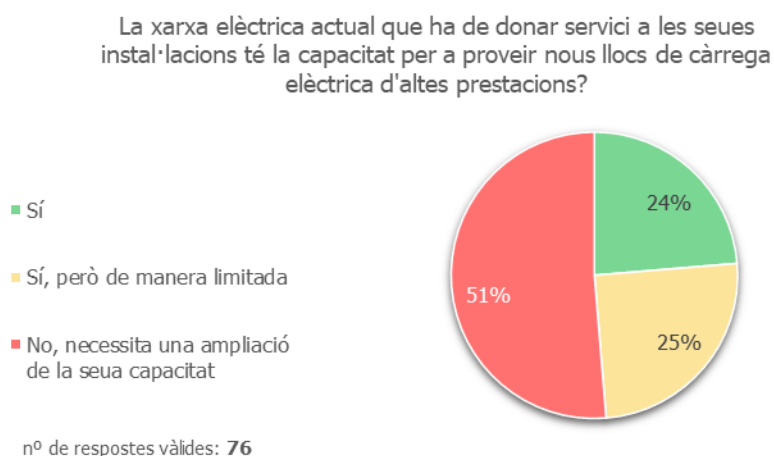


Il·lustració 50. Resultats de la desena pregunta del qüestionari dirigit al Sector privat dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

D'altra banda, davant la qüestió de si es requereix d'una ampliació dels servicis de càrrega d'elevada velocitat, la resposta es troba parella entre les empreses que no ho

consideren necessari a curt termini o de manera prioritària (40%) i aquelles que sí que ho fan (44%).

Això es deu al fet que, per norma, aquest tipus de càrregues no són excessivament freqüents i, en la majoria de casos, suposen preus d'instal·lació més elevats, així com una estratègia d'inserció en el model de negoci més complexa. Tal com indiquen nombroses empreses, la càrrega ràpida, superràpida i ultrarràpida és incompatible amb la possibilitat de fer front als costos energètics. També quant a la capacitat de la xarxa elèctrica de subministrar la suficient energia ja que el 51% considera que actualment necessita una ampliació de les seues prestacions potencials.



Il·lustració 51. Resultats de l'onzena pregunta del qüestionari dirigit al Sector privat dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

D'altra banda, el 24% de les empreses suggereixen el contrari, destacant en aquest grup aquelles que es troben en els entorns urbans més ben dotats i que mantenen una grandària corporativa considerable. El 25% baralla que això sí que és possible adequar-se a l'actual xarxa, però de manera limitada.

Oficines de Turisme

Les Oficines de Turisme, que pertanyen a la Xarxa Tourist Info, es troben repartides pel territori de la Comunitat Valenciana, sent l'organisme ambaixador de l'experiència turística per a les persones visitants. Entre les seues funcions, destaquen la de brindar recursos informatius, oferir llistes tant d'empreses turístiques registrades com d'allotjament o transport i altres bases de dades en obert mitjançant organismes gestors, proporcionar informació d'interés o presentar els atractius del lloc amb tota mena d'accions i instruments. Totes elles s'emmarquen en el reforç de polítiques d'actualització i modernització del sector, especialment quant a esforços per la sostenibilitat i l'eficiència en la transformació productiva d'aquest.

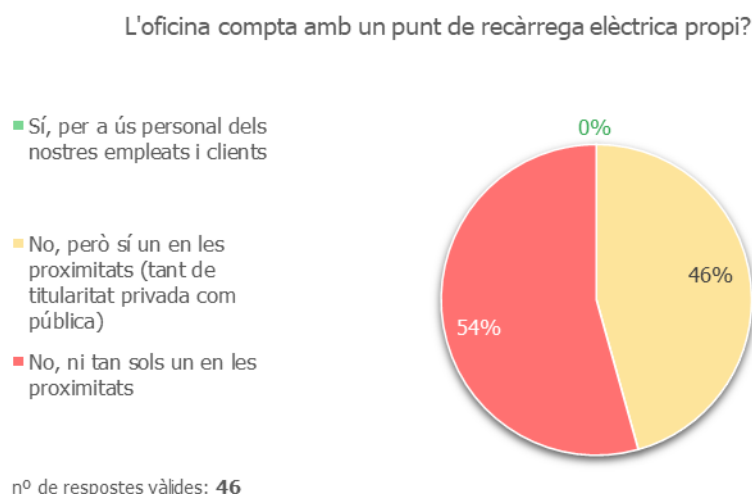
L'organisme Turisme Comunitat Valenciana ha potenciat des de 1990 la creació de la Xarxa d'Oficines d'Informació Turística (OIT) de la Comunitat Valenciana, on la missió mantinguda al llarg dels anys és la prestació d'un servici integral d'informació turística, oferint una imatge de qualitat de la Comunitat Valenciana amb respecte a les singularitats de les diferents destinacions turístiques per a la fidelització dels turistes que visiten la regió. També, es contempla la diversificació del producte turístic valencià i aconseguir la satisfacció personal i professional del personal d'Oficina Tourist Info.

En l'actualitat la Xarxa Tourist Info compta amb més de 200 Oficines i/o Punts d'Informació Turística al llarg de tota la Comunitat Valenciana, distingint entre les de caràcter permanent, subjectes a titularitat municipal en aquelles localitats adherides a la Xarxa a través del Conveni de Col·laboració, les temporals, també de titularitat municipal però quedant operatives únicament en temporada alta, i els esmentats Punts, de caràcter temporal i la finalitat del qual és la de cobrir les necessitats d'informació turística dels municipis adherits a la Xarxa, que, comptant amb oficines Tourist Info, necessiten acostar la informació turística als principals punts d'interés del destí, com a esdeveniments i recursos naturals o patrimonials.

Tal com s'ha pogut recollir en les consultes realitzades al conjunt d'oficines consultades, el seu potencial atractiu com a agents delegats de la modernitat i avantguardisme cap a processos innovadors dins del turístic en les tres províncies valencianes és elevat. No obstant això, sota el subjecte d'aquesta investigació, encara és necessari aprofundir en la seua integració cap a l'electrificació de la mobilitat en el sector turístic valencià.

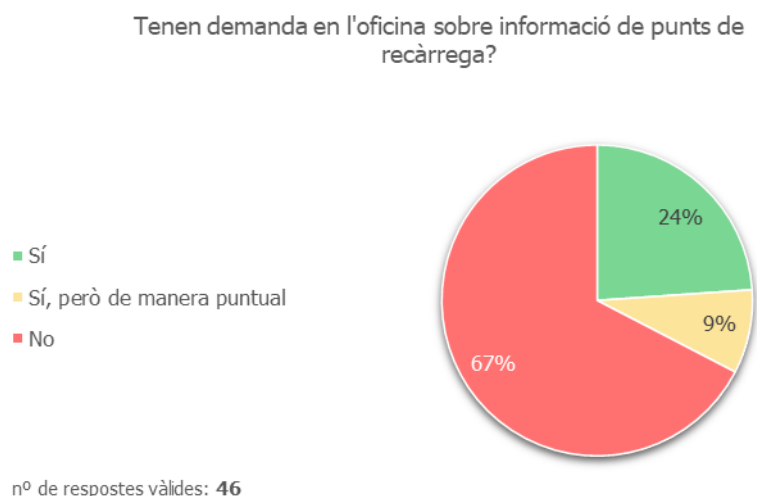
L'escenari primari de les Oficines de Turisme valencianes quant a la seua relació amb la mobilitat elèctrica és reduït, tant a nivell funcional com simbòlic i representatiu. És desfavorable per a l'activació d'estratègies comunes i coordinades entre la seua posició d'actor ambaixador i la resta d'agents que conformen el sector. Per exemple, dels 46 establiments públics consultats, cap comptava amb algun punt de recàrrega propi en les seues instal·lacions. Per part seua, el 46% sí que comptava amb un en la rodalia de l'oficina.

El 54% restant considera que no existeix cap en les proximitats, independentment de la seua propietat pública o privada.



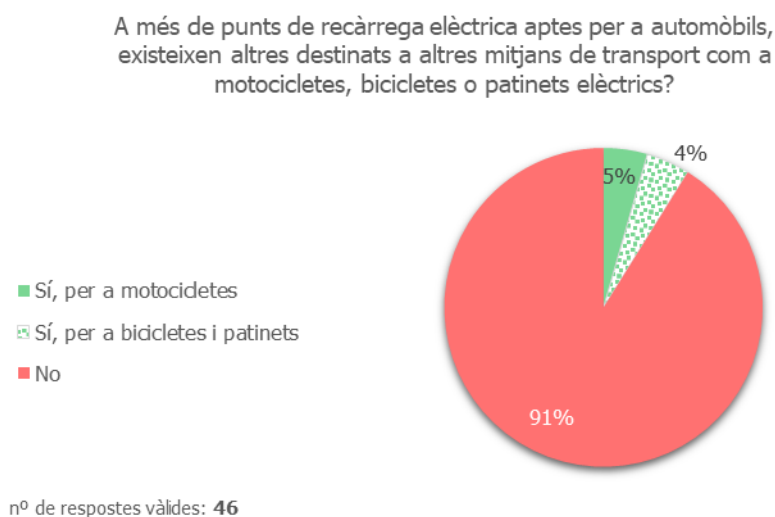
Il·lustració 52. Resultats de la primera pregunta del qüestionari dirigit a les Oficines de Turisme dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Aquesta inexistència de punts de recàrrega, element bàsic per a la configuració de xarxes d'infraestructures relacionades amb l'electrificació de la mobilitat, pot deure's a una reduïda demanda d'informació de punts de recàrrega per part de les persones visitants, sent el 67% de les oficines els qui al·leguen tal afirmació. No obstant això, és destacable que el 33% restant sí que assenyalava mantindre demanda d'aquesta informació, on el 9% ho indica de manera puntual i el 24% de manera habitual, que correspon a la distribució en el territori dels punts de recàrrega.



Il·lustració 53. Resultats de la segona pregunta del qüestionari dirigit a les Oficines de Turisme dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

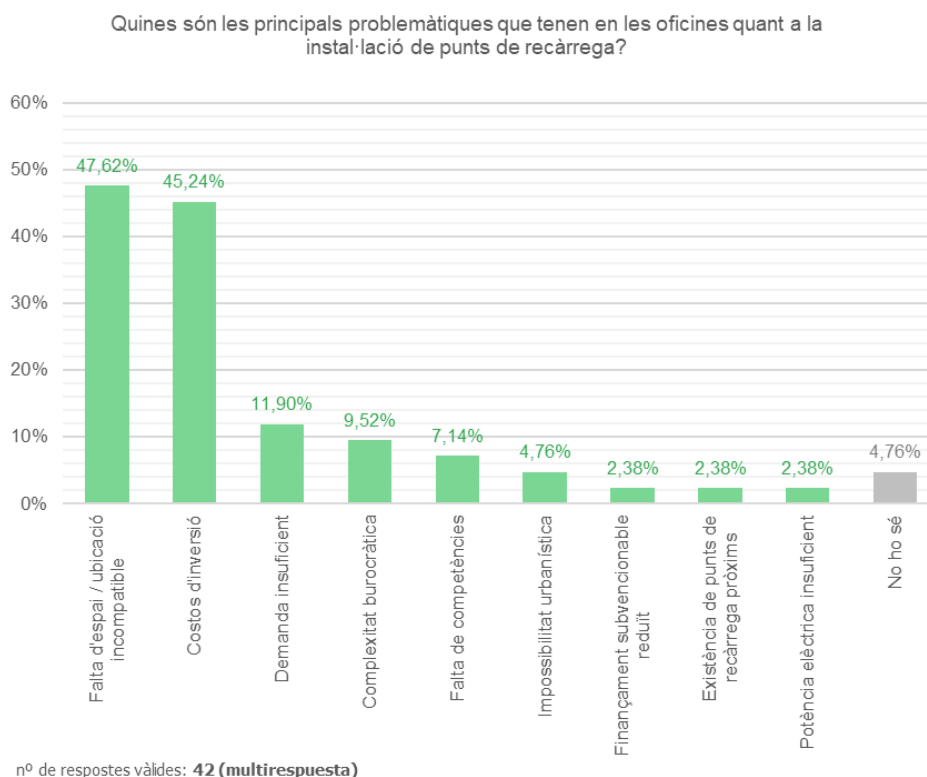
Són dades a considerar ja que, malgrat no correspondre a la proporció del total de visites realitzades en les Oficines de Turisme demandant informació sobre aquest tema, indiquen una demanda consolidada en el temps i una certa assiduitat de conductors de vehicles elèctrics a les Oficines de Turisme com a referència més enllà de les aplicacions tecnològiques que ofereixen la informació de localització dels punts de recàrrega.



Il·lustració 54. Resultats de la tercera pregunta del qüestionari dirigit a les Oficines de Turisme dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

D'altra banda, davant la qüestió de la generació de sinergies amb altres mitjans de transport personals electrificats, sí que assenyalen les oficines de la seua existència en les proximitats en un 5% per al cas de les motocicletes i d'un 4% per al cas de les bicicletes i VMP (majorment de tipus de lloguer municipal), però en cap cas de la seua existència en les seues pròpies instal·lacions. En tot cas, continuen sent dades summament reduïdes ja que un 91% assenjala no tindre accés a cap lloc de recàrrega destinat a mitjans de transport alternatiu al vehicle elèctric.

Aquesta falta de punts de recàrrega en les pròpies oficines respon a la impossibilitat tècnica, espacial i econòmica exercida per diferents problemàtiques. La dificultat que major incidència reuneix, amb un 47,62% de les oficines compromeses, és la falta d'espai i una ubicació incompatible, destacant aquelles oficines col·locades en instal·lacions de disseny modular, habitualment amb materials reciclats, en punts d'elevat trànsit de visitants, com a places i monuments.



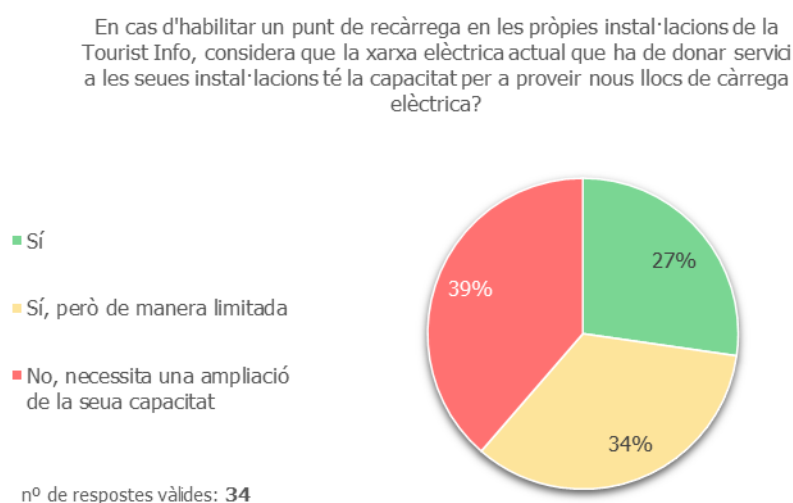
Il·lustració 55. Resultats de la quarta pregunta del qüestionari dirigit a les Oficines de Turisme dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

També, unes certes oficines es troben en carrers per als vianants o de restricció al pas de vehicles motoritzats, impossibilitant l'arribada d'aquests per a la seua recàrrega.

No obstant això, quan es tracta aquesta problemàtica d'espai físic en les oficines, la seua resolució pot quedar emmarcada en exercicis de col·laboració amb unes altres ens públiques o privades assentades en la rodalia que mantinguen el mateix objectiu comú d'electrificació de la mobilitat.

El 45,24% indica com a inconvenient els elevats costos d'inversió i el 9,52% la complexitat burocràtica. D'aquesta manera, únicament el 11,90% assenyala una demanda insuficient, permetent una lectura de l'existència d'un ampli marge per a la implementació de punts de recàrrega en l'àmbit de les Oficines de Turisme.

Igual que en el cas de l'empresa privada i la seua consideració al voltant de la capacitat de la xarxa elèctrica actual de donar un servei adequat a les seues instal·lacions en el procés del full de ruta cap a la transformació elèctrica de la mobilitat, el 27% de les oficines considera que sí que manté una capacitat correcta per a fer front a la demanda energètica que suposa la instal·lació de punts de recàrrega. Mentrestant, el 34% assenyala que podria funcionar de manera parcial i limitada, al·legant que amb considerable certesa no siga capaç de perdurar en les prestacions actuals de forma continuada en el temps, almenys no a mitjà i llarg termini.



Il·lustració 56. Resultats de la cinquena pregunta del qüestionari dirigit a les Oficines de Turisme dins del Pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Per contra, fins al 39% de les oficines que tenen com a possibilitat la instal·lació física de punts de recàrrega indica que la xarxa elèctrica dels voltants necessita una ampliació de la seua capacitat per al desenvolupament de tal mesura.

Amb tot, s'aprehén del paper decisorí que mantenen les Oficines de Turisme valencianes per a la complementació de la transformació del sector cap a un model més respectuós amb el medi ambient, les comunitats locals i el territori dins del marc d'operativitat de la sostenibilitat turística que es treballa en bona part de la Comunitat durant els últims anys.

L'escenari plantejat per a les OT és replicable per a la majoria d'espais destinats a equipaments i servicis públics, independentment de la institució responsable d'aquests. Les seues problemàtiques són parelles a les quals podem trobar en altres centres d'atenció ciutadana, vegeu unes oficines municipals per a la gestió administrativa o un centre d'atenció sanitària. L'impediment més destacat és, certament, la falta d'espai físic en les instal·lacions, especialment aquells casos que no compten amb espai d'aparcament d'automòbils propi.

2.6 Reptes del sector i destins

Com s'ha pogut detallar en aquest capítol de Diagnòstic són múltiples els desafiaments que el sector turístic valencià ha d'afrontar per a continuar i acréixer el procés iniciat d'electrificació de la mobilitat vinculada, tant des dels destins com són els comentats municipis i Parcs Naturals com des del sector turístic entés com la representació més econòmica amb el sector privat i en la gestió i representació d'interessos sectorials exercida des de les Oficines de Turisme.

D'aquesta manera, s'han detectat diferents reptes que han de ser treballats i gestionats per a la seua superació futura a partir de l'establiment d'estratègies resolutives, mitigadores i adaptatives davant un context de ràpid canvi tecnològic.

Per als [municipis](#), s'han constatat els següents reptes després del desplegament de tècniques analítiques per a la lectura de l'escenari actual, especialment quant als resultats de la participació duta a terme:

- 1. Escàs grau de coneixement del sector de la mobilitat elèctrica** des de bona part de les entitats locals mostrant una reduïda capacitat de transmetre els beneficis econòmics als possibles agents econòmics interessats, com és en el cas del sector turístic en la Comunitat Valenciana.
- 2. Escassa previsió entre els fluxos de demanda turística i oferta pública** per a la infraestructura de recàrrega elèctrica de vehicles de les persones visitants als municipis, produint-se fenòmens d'obsolescència d'infraestructura a causa de la ràpida evolució del sector en clau tecnològica i de sobredimensionament a causa d'estudis de mercat previs erronis.
- 3. Cronificació de la inversió pública sense arribar a exercir una atracció que garantisca una iniciativa sòlida i continuada des del sector privat** quant a inversió en l'electrificació de la mobilitat, mantenint les institucions públiques un lideratge reduït, especialment a escala local.

- 4. Reduït abast de l'arribada de finançament extraordinari i específic** als municipis valencians per a la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica i l'electrificació de la flota municipal.
- 5. Falta de crèdit disponible en fons municipals i reduïda** capacitat a curt termini de recuperar la inversió realitzada per la instal·lació de punts de recàrrega, especialment en el context actual d'increment de preus energètics en cas que s'aplique gratuïtat en la recàrrega de vehicles com a forma d'atracció de potencials persones usuàries.
- 6. Falta de coneixements tècnics dels propis equips tècnics consistorials** per a la sol·licitud de les possibles subvencions, la instal·lació dels equips de recàrrega i el seu posterior manteniment.
- 7. Generació de conflictes logístics i d'accessibilitat pel desplegament de punts de recàrrega elèctrica en la via pública** amb la consegüent restricció d'aparcament per a vehicles tèrmics no recarregables generant pèrdua de places d'estacionament i efectes en la seguretat en el tràfec de persones, especialment en col·lectius sensibles, per la col·locació de quadres elèctrics i altres elements derivats, destacant la barrera que poden ocasionar els carregadors en forma de cable.
- 8. Manca de polítiques uniformes i estandarditzades per a l'atenció i assistència a la persona usuària** de la xarxa de recàrrega de vehicles elèctrics, existint únicament estratègies detallades en els municipis on si s'han establert i són operades en l'actualitat.
- 9. Desvinculació majoritària de les polítiques d'electrificació** de la mobilitat en el sector turístic amb els Plans de Sostenibilitat Turística de cada municipi.
- 10. Inexistència d'infraestructura de recàrrega elèctrica específica** tant per a automòbils com altres vehicles per al transport de persones i de mercaderies que pogueren integrar-se dins de l'operativitat del sector turístic en zones rurals i/o d'alt valor natural i amb elevada complexitat d'accés que no siga mitjançant

vehicles personals, quedant els municipis d'escassa població endarrerits en la transformació del sector.

- 11. Reduïda diversitat de mitjans de transport electrificats a causa d'una oferta escassa de punts públics de recàrrega elèctrica**, sent els mitjans alternatius, essencialment bicicletes, motocicletes i VMPs elèctrics, gestionats des d'empreses turístiques destinades a l'oci. Es detecta una clara predominança de polítiques dirigides a l'automòbil privat o compartit.

En el cas dels **Parcs Naturals** gestionats per la Generalitat, els reptes detectats són els següents:

- 1. Retard dels Espais Naturals en la implementació de punts de recàrrega elèctrica** en comparació d'altres entorns físics amb major dinamisme econòmic i atracció turística, especialment aquells Parcs Naturals situats en espais de muntanya o de transició, majorment aïllats, amb dificultats d'accés i allunyats d'enclavaments urbans.
- 2. Incapacitat de dotació de les xarxes elèctriques, a mitjà i llarg termini, del suficient servei energètic** per a l'electrificació de la mobilitat de les persones visitants.
- 3. Insuficient o inexistent espai físic disponible**, en determinats casos, en els punts centrals de recepció i condicionament de la persona visitant i de l'experiència turística per a la instal·lació dels punts de recàrrega, havent-se d'adequar a les restriccions ambientals que involucren l'existència de figures de protecció d'aquests entorns.

Per al **sector privat**, s'han constatat els següents reptes:

- 1. Desaprofitament de l'elevat interès del sector turístic privat per la mobilitat elèctrica corporativa**, especialment per pimes que encara no han iniciat cap mena d'acció per a l'electrificació de la seua mobilitat, a causa de la concentració d'ajudes en corporacions de gran grandària que parteixen amb una

millor posició econòmica que els permet una major operativitat i flexibilitat financera.

2. **Reduït grau de coneixement sobre les línies de subvenció** per a la instal·lació de carregadors en instal·lacions d'empreses privades, així com d'altres aspectes com l'electrificació de la seua flota i l'actualització digital i tecnològica vinculada a l'electrificació de la mobilitat.
3. **Xarxa elèctrica actual infradimensionada i incapaç** de dotar, a mitjà i llarg termini, del servei energètic necessari per a l'electrificació de la mobilitat a les ciutats i els territoris amb la popularització de la mateixa en el teixit empresarial turístic.
4. **Dificultat prevista a mitjà i llarg termini per a poder adaptar la potència contractada** per les empreses privades a les entitats energètiques subministradores dins d'un context de ràpid creixement de la mobilitat elèctrica personal, situant-se el mínim actual en una modificació anual.

En el cas de les **Oficines de Turisme**, els reptes més ressenyables són els següents:

1. **Reduïda participació de les Oficines de Turisme en la transformació elèctrica** de la mobilitat en el sector turístic mitgant-se el seu possible efecte atractor i ambaixador en els visitants i en la qualitat de l'experiència turística.
2. **Reduïda consideració en les Oficines de Turisme** sobre la possibilitat d'instal·lació de punts de recàrrega a causa del seu alt cost.
3. **Falta d'espai físic en la majoria de les instal·lacions** que permeta, en aquest cas, la instal·lació de punts de recàrrega en les pròpies oficines de turisme valencianes.
4. Igual que en el cas del sector privat, la **xarxa elèctrica actual resulta insuficient i incapaç de dotar**, a mitjà i llarg termini, del servei energètic necessari a l'electrificació de la mobilitat a les ciutats i els territoris.

3. FINANÇAMENT

En aquest capítol s'aborden les accions que està impulsant el Govern d'Espanya i els diferents departaments de la Generalitat Valenciana i les seues entitats del sector públic instrumental o organismes, tant per a la compra de vehicle elèctric que pogueren ser usades per agents turístics en la seua activitat, com per a la instal·lació de punts de recàrrega pel sector i els destins, destacant el programa MOVES III implementat pel Govern d'Espanya, articulat pel Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic (MITECO) i desplegat i gestionat per cada Comunitat i Ciutat Autònoma i els seus propis organismes.

A més, es busca realitzar una breu aproximació al voltant de l'escenari actual de l'electrificació de la mobilitat i de la infraestructura pertinent que la sustenta.



Il·lustració 57. Logo programa Moves III



Il·lustració 58. Imatges institucionals del Govern d'Espanya i del MITECO.

3.1 MOVES III

3.1.1 Antecedents: MOVES i MOVES II

L'interés del conjunt d'entitats, de diferent escala i àmbit, per la promoció i confecció de polítiques públiques de subvenció al voltant del sector de la mobilitat elèctrica és recent, encara que l'experiència institucional ha evolucionat favorablement en les diferents convocatòries, especialment aquelles desenvolupades a escala estatal com és la línia d'ajudes a l'electrificació MOVES, motivant una millora en el disseny i orientació d'aquestes amb la finalitat d'ampliar el seu impacte i abast en aquells sectors econòmics i productius i en el conjunt de la ciutadania.

D'aquesta manera, el sector públic és l'agent capital, tant emissor com, en primera instància, beneficiari, del canvi de paradigma que s'està produint en la mobilitat de persones i mercaderies, sent el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic (MITECO) el principal actor per a la tracció i operativitat de la gestió de fons i ajudes sobre aquest tema.

En aquest sentit, i amb data de 16 de febrer de 2019, es va publicar el Reial decret 72/2019, de 15 de febrer, pel qual es regulava el programa d'incentius a la mobilitat eficient i sostenible, conegut com a Programa MOVES, i la concessió d'ajudes del qual a les comunitats autònomes i ciutats de Ceuta i Melilla quedaria fonamentat en el paper central que passarien a exercir amb la gestió pròpia dels fons rebuts per al seu repartiment. A partir de l'Informe de Seguiment d'aquesta primera edició, que va tancar la seua vigència el 31 de desembre de 2019, amb un grau de compromís de fons del 77,8% i un pressupost compromés de prop de 35 milions d'euros per a donar resposta a un total de 5.686 sol·licituds, es va evidenciar la necessitat, a causa de l'alta demanda, de donar continuïtat als incentius a la mobilitat sostenible i descarbonitzada en tot el país, aprovant-se, en conseqüència, la segona edició del Programa, denominada MOVES II. En aquesta ocasió, es van modificar uns certs requisits de la primera edició a fi d'aconseguir una millor execució dels fons destinats al programa, contribuir millor als objectius de descarbonització del sector transport d'acord amb el que s'estableix en el Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima, el PNIEC 2021-2030, així com tractar de facilitar la recuperació després de la pandèmia de la COVID 19.



El MOVES II va ser regulat a partir del Reial decret 569/2020, de 16 de juny de 2020, i dotat amb 100 milions d'euros. Dirigit a incentivar la compra de vehicles alternatius, instal·lar infraestructures de recàrrega de vehicles elèctrics, fomentar sistemes de préstecs de bicicletes elèctriques i implementar mesures de mobilitat urbana sostenible, ja siga tant en el sector privat com en el públic (essencialment en entitats locals), amb el repte de mitigar i afrontar els efectes de l'esmentada pandèmia i les seues respectives restriccions. Les principals modificacions del MOVES II respecte a la primera edició, a més de l'increment en la dotació pressupostària, es van centrar en ampliar les actuacions elegibles per a fer costat als Ajuntaments en la seua adaptació a la necessitat de mobilitat després dels primers desconfinaments, incloure el desballestament opcional d'un vehicle de més de set anys, incrementar el preu límit d'un vehicle turisme per a ser elegible, ampliar el pressupost màxim que es pot dedicar a vehicles pesants de gas, sent a més elegibles els vehicles de "quilòmetre zero" elèctrics i de pila de combustible de fins a 9 mesos d'antiguitat des de la data de matriculació fins a la data de compra, i donar major flexibilitat a les comunitats autònomes i ciutats de Ceuta i Melilla en la seua gestió, així com reconèixer-los un percentatge del pressupost per a despeses de gestió del programa.

Finalment, a partir del Reial decret 266/2021, de 13 d'abril de 2021, s'activa la convocatòria de MOVES III per a donar continuïtat al projecte iniciat 2 anys abans pel MITMA, quedant en aquesta ocasió emmarcada dins del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència Europeu. Quadruplicant el pressupost fins als 400 milions d'euros, podent ser ampliat fins als 800 milions, es procedeix a l'ajust d'objectius, sent aquestos dos els que vertebraren la convocatòria en l'actualitat. Tal com es detalla més endavant, la compra de vehicles elèctrics i el desplegament d'infraestructures de recàrrega per a aquestos vehicles es distribueixen en 2 actuacions diferenciades, reduint-se d'aquesta manera la xifra d'accions subvencionables de les anteriors convocatòries.

Aquestos tres programes consecutius han sigut impulsats per l'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia (IDAE), el qual pertany al MITECO, i se situen dins d'un marc estratègic de desenvolupament d'actuacions i projectes d'eficiència energètica i energies renovables a partir del seu finançament total o parcial amb ajudes públiques que afecten els principals sectors consumidors d'energia.

A més, per al període 2014-2020, l'IDAE va desenvolupar la labor d'organisme intermediari per a la gestió de Fons FEDER dedicats a l'economia baixa en carboni, dins

del Programa Operatiu de Creixement Sostenible. Aquest títol gestor ha permès l'estructuració dels presents plans tractats, quedant els orígens dels recursos gestionats per l'IDAE, fonamentalment, dels Fons FEDER, Fons Nacional d'Eficiència Energètica, Pressupostos Generals de l'Estat i del finançament propi de l'Institut. Actualment, el MOVES es cofinança amb el Mecanisme de Recuperació i Resiliència de la Comissió Europea, és a dir, amb fons europeus extraordinaris.

D'altra banda, i a manera referencial, l'IDAE ha dut a terme recentment o es troba desplegant en l'actualitat els següents instruments, a més dels analitzats dins de la mobilitat elèctrica en aquest document com són els programes MOVES i DUS 5000:

- Programa d'incentius a projectes singulars d'instal·lacions de biogàs.
- Programes d'Incentius a projectes de xarxes de calor i fred que utilitzen fonts d'energia renovable.
- Plans per a la transició energètica a les illes finançats amb el Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència (PRTR).
- Plans per a la rehabilitació d'edificis.
- Comunitats Energètiques.
- Projectes per a Desenvolupament Urbà Sostenible destinats a Entitats Locals que afavorisquen el pas a una economia baixa en carboni (FEDER - POPE 2014-2020).
- Programa H2 Pioneros amb ajudes per a projectes pioners i singulars d'hidrogen renovable.
- Programes d'ajuda a la cadena de valor innovadora de l'hidrogen renovable en el marc del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència.
- Projectes de R+D d'emmagatzematge energètic, dins del PERTE ERAH.
- Programes d'incentius per a l'execució d'instal·lacions lligades a l'autoconsum i a l'emmagatzematge, amb fonts d'energies renovables (EERR).
- Programes d'incentius per a la implantació de sistemes tèrmics renovables en el sector residencial, en el marc del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència (PRTR).
- Línies d'Ajudes a la Inversió en Renovables amb fons FEDER.
- Línies d'Ajudes a les instal·lacions de producció d'energia elèctrica amb eòlica i fotovoltaica en territoris no peninsulars.

- Programa d'ajudes per a actuacions d'eficiència energètica en PIME i gran empresa del sector industrial (FNEE).
- Programa d'ajudes per a la realització d'actuacions d'eficiència energètica en explotacions agropecuàries.
- Línies d'Ajudes per a la renovació energètica d'edificis i infraestructures existents de l'Administració General de l'Estat amb fons FEDER – POPE.
- Línies d'Ajudes per a la renovació d'enllumenat exterior (FNEE).
- Línies d'Ajudes per a dessalació d'aigua (FNEE).

D'aquesta manera, s'evidencia l'articulació des de les institucions estatals superiors de respostes estratègiques per al reforç d'alternatives per als transcendents canvis que tant la societat com els sectors econòmics i productius han d'afrontar en els pròxims anys i dècades dins d'un context de transició ambiental.

3.1.2 Condicionants per al finançament: nou paradigma ambiental, econòmic i territorial

Per l'IDAE, l'actuació en el sector del transport és fonamental ja que és el sector que més energia consumeix a Espanya, aconseguint un 39% del total nacional. Cal ressaltar en aquest sentit que, solament el vehicle de tipus utilitari, representa aproximadament el 15% de tota l'energia final consumida a Espanya. Constitueix, per tant, un sector amb un enorme potencial d'estalvi, en el qual les iniciatives orientades a millorar la mobilitat o la pròpia eficiència dels mitjans de transport són un autèntic repte.

El MOVES III realitza un exercici de priorització estratègica de mesures per a la millora de l'eficiència i sostenibilitat del sector del transport i de la mobilitat, prenent el testimoni de les dues anteriors convocatòries i realitzant una revisió dels seus encerts i errades. La seua missió, ja consolidada, és la de mantindre i créixer la seua utilitat com a eina per a promoure l'ús de vehicles elèctrics i d'aquesta manera reduir les emissions de CO₂ i el consum de combustibles fòssils, potenciant la descarbonització del sector i millorant l'escenari ambiental en entorns altament contaminats i perniciosos per a la qualitat de vida de les persones.

En aquest cas, el present informe queda circumscrit al sector i destinacions turístiques i la seua afecció possibilita la revisió de l'eficiència econòmica i la sostenibilitat ambiental d'aquests. La Comunitat Valenciana és, any rere any, subjecte de grans increments de

visitants, amb nous i adaptats fluxos turístics, servint la pandèmia de la COVID-19 com a catalitzador per a la detecció de debilitats per a la transformació cap a un nou model de desenvolupament i gestió més responsable amb el territori i l'entorn, especialment en aquells llocs que presenten problemàtiques de saturació. En aquest últim punt destaquen diferents localitzacions de la costa valenciana on, quant a mobilitat elèctrica es refereix, la infraestructura de recàrrega elèctrica per a vehicles i altres mitjans de transport alternatius electrificats no manté unes ràtios de desplegament i prestació de servicis suficients per a atendre la demanda actual i futura.

Recentment, el Banc d'Espanya, mitjançant un informe analític dels efectes del MOVES II, ha assenyalat que Espanya, en l'actualitat, no es troba correctament posicionada entre els països del seu entorn en termes d'infraestructures de recàrrega d'accés públic, malgrat ser un dels estats europeus amb major població i el segon a nivell mundial per recepció de visitants internacionals.

Els beneficis d'aquesta transformació gradual de la mobilitat són variats i depenen del subjecte beneficiat.

En termes generals, l'electrificació del transport, si bé no suposa una gran incidència enfront de problemàtiques estructurals en el consum i ocupació de l'espai en zones urbanes i l'impacte d'infraestructures de transport, sí que contribueix àmpliament en la lluita enfront del canvi climàtic, sent una de les ferramentes fonamentals de la missió climàtica en ciutats i territoris per a la reducció d'emissions. També, suposa l'articulació, en combinació a l'establiment de noves estratègies per a la mitigació i reducció de les mateixes en entorns urbans com són les conegudes com a Zones de Baixes Emissions (ZBE) per a la restricció de l'accés de vehicles contaminants de CO₂ i la creació de zones d'exclusió, mesura d'obligat compliment mitjançant la seua aprovació i assimilació administrativa pels governs locals abans del pròxim 1 de gener de 2023 per a totes aquells municipis amb més de 50.000 habitants, d'alternatives i noves fórmules d'actuació individualitzada dins de les ciutats. d'aquesta manera, l'accés dels vehicles elèctrics a les ZBEs, sota aquest condicionant de restricció, es troba garantit en complir els requisits d'eficiència i impacte ambiental.

En el cas del sector i destinacions turístiques, l'electrificació dels seus servicis i flota pot garantir una millora en l'eficiència econòmica de la seua línia de negoci o de les prestacions i servicis públics a la ciutadania, respectivament. Els avantatges tangibles i

directes són, en aquells llocs on existisca la casuística corresponent, la possibilitat de circulació per carrils específicament reservats per a vehicles d'alta ocupació (carrils VAO), l'estacionament en aparcaments reservats (zones verdes i blaves), la reducció de costos per recàrrega elèctrica de la bateria en lloc de l'ús de combustibles fòssils, el millor rendiment, eficiència i manteniment de les unitats elèctriques en comparació amb les de combustió amb elevats estalvis econòmics i la millora de la imatge d'aquelles corporacions públiques i empreses que realitzen accions cap a la transició elèctrica.

En aquest últim punt és rellevant assenyalar la reducció de fins més de la meitat dels components presents en un vehicle elèctric que en un de combustió, donant com a resultat una menor probabilitat de requerir substitucions per desgast d'aquests, incrementant la seua vida útil.

3.1.3 Actuacions finançables del pla MOVES III

En els dos següents subapartats, es procedeix a la confecció de la descripció en detall de les 2 actuacions finançades a partir del pla MOVES III, havent sigut aquestes reduïdes en número, encara que reunint, com s'ha mencionat anteriorment, un muntant total a repartir entre les Comunitats i Ciutats Autònomes d'almenys 4 vegades més en comparació amb el Pla MOVES II.

En conseqüència, es pot realitzar una aproximació ràpida i eficaç sobre els requeriments, continguts i particularitats de cadascuna d'elles.

3.1.3.1 Actuació 1: Adquisició de vehicles elèctrics endollables i de pila de combustible

Descripció i objecte de la subvenció

Ajudes destinades a fomentar la renovació del parc de vehicles que utilitza combustibles fòssils per vehicles elèctrics «endollables» i de pila de combustible, fomentant així la disminució de les emissions de CO₂ i d'altres emissions contaminants, la millora de la qualitat de l'aire, l'estalvi energètic i la diversificació de les fonts energètiques en el transport, així com la consegüent reducció de la dependència dels productes petrolífers.

Beneficiaris

- Particulars
- Autònoms
- Administració pública
- Empreses
- Comunitats de propietaris

Terminis

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

Actuacions subvencionables

- Adquisició directa o per mitjà d'operacions de finançament per lísing financer o arrendament per rènting (també anomenat lísing operatiu) de vehicles nous, matriculats per primera vegada a Espanya a nom del destinatari últim de l'ajuda, excepte en els casos de rènting, en els quals podrà estar matriculat a nom de l'empresa de rènting.
- També serà subvencionable l'adquisició de vehicles elèctrics i de pila de combustible de categories M1, N1, L3e, L4e i L5e i amb fins a nou mesos d'antiguitat (vehicles de demostració), comptada des de la seua primera matriculació fins a la primera de les següents dates; data de la factura de compravenda o data de registre de sol·licitud.
- No seran actuacions subvencionables les adquisicions d'autocars o autobusos de la categoria M2 o M3, i camions o furgons de categoria N2 i N3.

Vehicles

- **Turismes M1:** Vehicles de motor amb almenys quatre rodes dissenyats i fabricats per al transport de passatgers, que tinguen, a més del seient del conductor, huit places com a màxim.
- **Furgonetes o camions lleugers N1:** Vehicles de motor concebuts i fabricats principalment per al transport de mercaderies i la massa màxima de les quals en càrrega tècnicament admissible (MMTA) no supere les 3,5 tones.

- **Quadricicles lleugers L6e:** Quadricicles lleugers amb una massa en buit dels quals siga inferior o igual a 350 kg, no inclosa la massa de les bateries, la velocitat màxima de les quals per construcció siga inferior o igual a 45 km/h, i potència màxima inferior o igual a 4 kW.
- **Quadricicles pesats L7e:** Vehicles de quatre rodes, amb una massa en ordre de marxa (no inclòs el pes de les bateries) inferior o igual a 450 kg en el cas de transport de passatgers i a 600 kg en el cas de transport de mercaderies, i que no puguin classificar-se com quadricicles lleugers.
- **Motocicletes L3e, L4e, L5e:** Vehicles amb dues rodes, o amb tres rodes simètriques o asimètriques respecte a l'eix mig longitudinal del vehicle, de més de 50 cm³ o velocitat major a 50 km/h i el pes brut de la qual vehicular no excedisca d'una tona.

Tipologia d'ajudes

S'estableixen les següents quanties, segons la naturalesa del sol·licitant:

Motorització	Categoria	Autonomia en manera de funcionament elèctric (km) segons cicle WLTP	Límit preu venda vehicle (€)	Ajuda (€)					
				Persones físiques, Autònoms i Entitats Públiques (€)		PIME		Gran Empresa	
				Sense desballestar	Amb desballestar	Sense desballestar	Amb desballestar	Sense desballestar	Amb desballestar
Pila de combustible (FCV, FCHV)	M1	-	-	4.500	7.00	2.900	4.000	2.200	3.000
PHEV, EREV, BEV		Major o igual de 30 i menor de 90	45.000	2.500	5.000	1.700	2.300	1.600	2.200
		Major 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	Major 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, amb P>3kW	Major o igual de 70		1.100	1.300	750	950	700	900

Taula 10. Elaboració pròpia a partir de dades del IDAE.

Limitacions

La data de factura de compravenda i data de matriculació haurà de ser posterior al 9 d'abril de 2021 per a persones físiques, autònoms, comunitats de propietaris i entitats públiques sempre que no exercisquen activitats econòmiques per les quals oferisquen béns i/o servicis en el mercat.

3.1.3.2 Implantació de infraestructura de recàrrega de vehicles elèctrics

Descripció

Ajudes per a fomentar la mobilitat elèctrica amb infraestructura de recàrregues de vehicles elèctrics (punts de recàrrega).

Objecte de la subvenció

Implantació d'infraestructura de recàrrega de vehicles elèctrics: projecte, obra civil, enginyeria, direcció d'obra del cablejat i instal·lació des del quadre elèctric final del qual deriva el circuit fins al punt de connexió del vehicle, aquest últim també subvencionable.

Beneficiaris

- Particulars
- Autònoms
- Administració pública
- Empreses
- Comunitats de propietaris

Terminis

Del 10/08/2021 al 31/12/2023 o fins a fi de fons.

Pressupost

El total del pressupost atorgat per l'organisme per a la Comunitat Valenciana és de 42.632.398€.

Ajudes segon beneficiari

Autònoms, particulars, Comunitats de Propietaris i administració sense activitat econòmica:

- La subvenció concedida serà el 70% del cost de la instal·lació de la infraestructura de recàrrega.
- 10% adicional si és en un municipi de menys de 5.000 habitants.

Empreses i ens públics amb activitat econòmica, recàrrega accés públic i $P \geq 50\text{kW}$:

- 35% per a gran empresa.
- 45% de mitjana empresa.
- 55% xicoteta empresa.
- 5% adicional si és un municipi de menys de 5.000 habitants.

Empreses i ens públics amb activitat econòmica recàrrega accés privat o accés públic amb $P < 50\text{kW}$:

- 30% del cost de la instal·lació de la infraestructura de recàrrega.
- 10% adicional si és en un municipi de menys de 5.000 habitants.

Persones físiques: limitat a 5000€ per expedient.

Resta de destinataris 800.000€/expedient (2,5M€ per destinatari últim.

Limitacions

En el cas de particulars, autònoms, comunitats de propietaris o administracions sense activitat econòmica s'admetran factures i justificants de pagaments amb data posterior al 9 d'abril de 2021. Les empreses i entitats públiques amb activitat econòmica només podran beneficiar-se de l'ajuda si les factures són posteriors a la sol·licitud de subvenció.

 **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



Il·lustració 60. Infografia sobre MOVES III. Font: 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;

Il·lustració 61. Infografia sobre MOVES III. Font: IDAE.

3.2 DUS 5000 → Mesura 5: Mobilitat Sostenible

3.2.1 Context i objectius

A partir del Reial decret 692/2021, de 3 d'agost de 2021, s'ha vingut regulant la concessió directa d'ajudes per a inversions a projectes singulars locals d'energia neta en municipis de repte demogràfic, denominant-se **Programa DUS 5000**, en el marc del Programa de Regeneració i Repte Demogràfic del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència. el programa és gestionat per l'IDAE mitjançant concessió directa de les ajudes a les entitats locals beneficiàries, no podent ser beneficiari directe el sector privat.



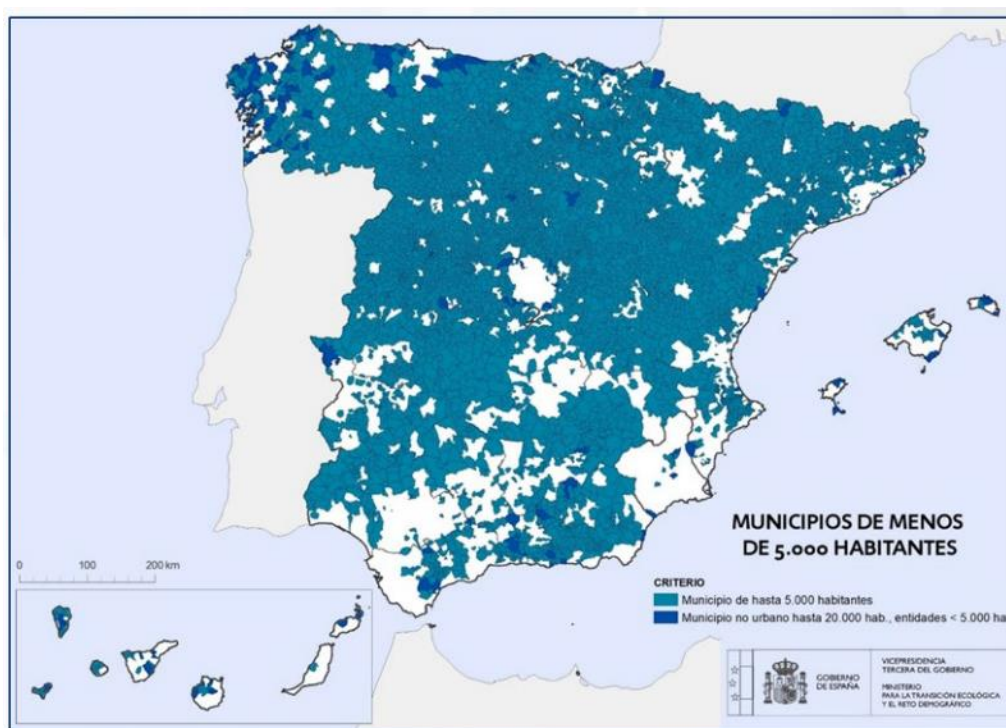
Il·lustració 62. Vista de grafisme vinculat a la convocatòria passada de la DUS 5000. Font: IDAE.

Encara trobant-se en l'actualitat el període de sol·licituds conclús, la finalització de les quals data del 7 de novembre de 2022, els procediments administratius continuen sent expeditats i no és descartable que a mitjà termini es pugi procedir a l'obertura d'una nova convocatòria des del l'IDAE.

En tot cas, es tracta d'un instrument coherent amb la problemàtica de despoblació i pèrdua de competitivitat de bona part de territoris i zones del país. Es busca donar un impuls al Desenvolupament Sostenible en els municipis de repte demogràfic mitjançant actuacions que constitueixen projectes singulars d'energia neta, com per exemple poden ser els projectes d'eficiència energètica en edificis i infraestructures públiques, de foment de les inversions verdes i, en particular, de l'autoconsum, així com de mobilitat sostenible, facilitant el canvi modal i garantint la participació dels xicotets i mitjans municipis en el desplegament de la infraestructura de recàrrega i impuls del vehicle

elèctric, incloent-hi mesures d'estalvi energètic i reducció de la contaminació lumínica mitjançant la millora de la il·luminació pública.

Aquesta convocatòria d'ajudes manté una gran incidència en municipis de l'interior valencià, incloent-hi aquells que poden ser classificats com altament turístics, gràcies a la seua especificitat i concreció legal. Bona part dels 389 municipis que figuren com que mantenen repte demogràfic en la Comunitat, seguint els paràmetres de les publicacions de l'INE i del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, són de caràcter turístic. Per part seua, a nivell estatal hi ha 6.827 municipis que no superen els 5.000 habitants i que concentren a 5,7 milions de persones, el 12% de la població total, perdent població, en l'última dècada, huit de cada deu.



Il·lustració 63. Municipis de menys de 5.000 habitants susceptibles de rebre subvenció a partir de la DUS 5000. Font: IDAE.

D'aquesta manera, dins del marc estratègic que a nivell turístic poden desenvolupar els xicotets municipis rurals (encara els també situats en entorns rururbans i periurbans), aquest programa comporta la generació d'accions per a la transició ecològica, així com la cohesió territorial i la lluita contra la despoblació, dues dels quatre eixos que orienten

les deu polítiques palanca del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència (PRTR). Així, de manera transversal en el Pla, s'ha articulat un conjunt de mesures per al repte demogràfic orientades a zones rurals i a xicotets municipis, entre elles, les incloses dins del seu component 2, denominat «Implementació de l'Agenda Urbana espanyola: Pla de rehabilitació d'habitatge i regeneració urbana». En total, la Comunitat Valenciana ha sigut susceptible d'obtindre fins a 42.963.750€ (d'un total de 675 milions d'euros) en el període que ha estat activa la convocatòria.

En conseqüència, tal com indica el títol, la distribució de fons s'ha realitzat seguint una classificació per Mesures, sent cinc en total i destacant la cinquena, aquella dedicada a la Mobilitat Sostenible que, igual que la resta, ha sigut categoritzada com una intervenció amb una contribució climàtica del 100%. Això s'aconsegueix, en tot cas, mitjançant una reducció de les emissions de CO₂, tenint en compte el principi de «no causar un perjudici significatiu», conegut com a principi DNSH (Do Not Significant Harm) a cap dels objectius mediambientals que estableix el Reglament del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de juny de 2020, relatiu a l'establiment d'un marc per a facilitar les inversions sostenibles en el territori.

Aquesta Mesura s'ha pogut veure traduïda en l'obtenció de finançament públic per a la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica en aquelles entitats locals que compleixen el requisit de mantindre una població menor a 5.000 habitants en el moment de la seua sol·licitud. També, gràcies a que el programa contempla com a inversions subvencionables totes les despeses necessàries per a l'execució dels projectes (muntatge, equips, materials, servicis, informes, direccions facultatives...) incloses assistències tècniques als municipis per a la redacció d'aquests, tramitació de les ajudes, adequació d'ordenances o normativa per a posar-los en marxa, així com l'IVA (quan no siga susceptible de recuperació), la instal·lació de punts de recàrrega ha sigut altament incentivada en multitud de municipis, així com la renovació de la flota municipal. No obstant això, i fins i tot atés que la quantia de l'ajuda base contemplada per a totes les actuacions és del 85% de la inversió subvencionable del projecte, durant el procés participatiu s'ha constatat que la xicoteta grandària dels municipis, i per tant la seua capacitat de desplegament de finançament per a aquesta mena d'actuacions, continua sent un escull operatiu tant si són coneixedors d'aquesta possibilitat de recepció d'ajuda financera com si són desconexors d'això.

Fins i tot, aquest percentatge d'ajuda del 85% podrà incrementar-se fins al 100% de la inversió subvencionable en el cas que els projectes tinguen la consideració de «projectes integrals», per al que hauran de demostrar el compliment de requisits energètics d'altres prestacions o combinar diverses actuacions en un mateix projecte. En aquest cas, aquestos projectes deuran a més aportar un pla estratègic que informe de l'impacte del projecte en el municipi.

3.2.2 Paràmetres de subvenció

Com s'ha resumit de l'exposat anteriorment, es procedeix a detallar de manera sintètica els paràmetres en els quals se circumscriu la possibilitat de rebre la subvenció de la DUS 5000 en l'última convocatòria per a la seua orientació cap a la instal·lació de punts de recàrrega i renovació de vehicles públics endollables:

- Destinatari: entitats públiques de localitats amb menys de 5.000 habitants amb àmbit d'actuació de repte demogràfic, sent Ajuntaments, Diputacions, Consells Insulars, Capítols Insulars, Consells Comarcals i Mancomunitats.
- Actuacions susceptibles de rebre subvenció:
 - Vehicles públics elèctrics endollables: renovació amb desballestament, etiqueta ambiental zero emissions, altres servicis públics (recollida fems, neteja, flota de policia, bombers...).
 - Infraestructura de recàrrega de vehicle elèctric per a ús exclusiu de flota municipal.
- Requisits tècnics, energètics i ambientals:
 - Condició mínima exigida d'estalvi energètic de, almenys, el 5% respecte a la situació inicial.
 - Substitució o adquisició de vehicles:
 - V. elèctrics endollables, nous, matriculats per primera vegada a Espanya a nom de la EELL. ZERO EMISSIONS .
 - Aplicable també a motos, quadricicles i altres vehicles que se substitueixen per vehicles elèctrics endollables amb mateixos requisits.
 - Infraestructures de recàrrega de vehicles elèctrics:
 - Ús exclusiu de la EELL.

- Podrà ser alimentada per connexió a xarxa o font autònoma d'energia renovable.
- Característiques específiques relacionades segons manera d'alimentació, compliment del REBT.

3.3 Plans de Sostenibilitat Turística en Destins (PSTD)

3.3.1 Estratègia de Sostenibilitat Turística en Destins

El **Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència (PRTR)** s'estructura entorn de **deu polítiques palanca** amb l'objectiu d'incidir sobre l'activitat i l'ocupació per a la modernització de l'economia i la societat.

La cinquena política del PRTR "Modernització i digitalització del teixit industrial i de la Pime, recuperació del turisme i impuls a una Espanya Nació Emprenedora" es materialitza, pel que respecta al sector turístic, a través del Component 14: Pla de Modernització i Competitivitat del Sector Turístic.

L'objectiu principal és transformar i modernitzar el sector turístic a Espanya a través de la sostenibilitat i la digitalització, augmentant la seua competitivitat i resiliència.

El component està organitzat entorn de 4 grans eixos:

1. Transformació del model turístic cap a la sostenibilitat.
2. Programa de digitalització i intel·ligència per a destins i sector turístic.
3. Estratègies de resiliència turística per a territoris extrapeninsulars.
4. Actuacions especials en l'àmbit de la competitivitat.

En el primer dels eixos és en el qual se situa l'Estratègia de Sostenibilitat Turística en Destins, el pressupost estimat dels quals és de 1.904 milions d'euros.



Il·lustració 64. Detall de la convocatòria de sol·licituds de 2021 dins de l'Estratègia de Sostenibilitat Turística en Destins. Font: MINCOTUR.

L'Estratègia de Sostenibilitat Turística en Destins pretén situar la sostenibilitat com a pedra angular de la transformació del model turístic, fomentant la cooperació entre Administracions Públiques, impulsant la transformació verda i digital en el sector turístic, així com la millora en la seua competitivitat. Així mateix, és el document de referència a través del qual s'articula el programa de Plans de Sostenibilitat Turística en Destins.

L'objectiu General del Programa de Plans de Sostenibilitat Turística en Destins és avançar en la transformació de les destinacions turístiques cap a un model basat en la sostenibilitat; això és, seguint la definició de turisme sostenible de l'Organització Mundial del Turisme (OMT). Per a això, el Programa contribueix a la formulació d'un nou model turístic que situe a la sostenibilitat en la seua triple dimensió mediambiental, socioeconòmica i territorial com a eix vertebrador del destí.

El Programa s'articula amb dos mecanismes d'intervenció:

- **Plans de Sostenibilitat Turística en Destins (PSTD).** Els PSTD es dissenyen i executen per les entitats locals, sent aquestes les unitats bàsiques que constitueixen els destins en ser coneixedores de les especials necessitats del territori i com a responsables dels paràmetres que influeixen en l'elecció dels turistes i dels determinants de la competitivitat i sostenibilitat del model turístic.
- **Actuacions de Cohesió entre Destins (ACD)** representen intervencions de caràcter horitzontal i d'àmbit supralocal que contribueixen a completar, relacionar o cohesionar entre sí les actuacions en destí de cada comunitat autònoma.

3.3.2 Plans de Sostenibilitat Turística en Destins (PSTD)

Són plans dissenyats i promoguts per Entitats Locals que contemplen intervencions integrals en les zones objecte de cada pla amb la finalitat d'incorporar de manera efectiva la sostenibilitat i la digitalització en la gestió de les destinacions turístiques, de manera que s'afronten els nous reptes de l'ecosistema turístic i es contribuïska a frenar els processos de despoblament.

Categoria de destins

1. Destinacions turístiques de sol i platja:
 - Destí de sol i platja molt internacionalitzat.

- Destí de sol i platja mixt/residencial.
2. Destinacions turístiques urbanes:
- Gran destí urbà (Madrid i Barcelona).
 - Destí urbà.
 - Ciutat amb identitat turística.
3. Destinació turística rural:
- Espai natural.
 - Territori rural amb identitat turística.
 - Destí rural costaner.

Actuacions relacionades amb la mobilitat elèctrica en destins turístics

Els Plans de Sostenibilitat Turística en Destins s'estructuren en quatre eixos estratègics:

- EIX 1. Actuacions en l'àmbit de la transició verda i sostenible
- **EIX 2. Actuacions de millora de l'eficiència energètica**
- EIX 3. Actuacions en l'àmbit de la transició digital
- EIX 4. Actuacions en l'àmbit de la competitivitat

L'EIX 2. Actuacions de millora de l'eficiència energètica és el que incideix en la mobilitat elèctrica ja que comprén actuacions d'eficiència energètica incloent les de mitigació del canvi climàtic, actuacions orientades a la reducció de l'energia requerida per a proporcionar productes i servicis turístics, limitant la contaminació per carboni i estimulant la transició cap a energies renovables, així com actuacions de mobilitat sostenible. Amb major detall aquestes són les categories en les quals incideix aquest eix:

- **Mitigació del canvi climàtic:** implantació de tecnologies ambientals, millora d'eficiència energètica de sistemes de climatització, envolupant tèrmica, il·luminació eficient, sistemes d'energia renovables. Reducció d'emissions de CO₂ en l'edificació i en les infraestructures i servicis públics.

- **Descarbonització:** Implantació de sistemes digitals de gestió de la petjada de carboni, implantació del **vehicle elèctric en el transport públic, instal·lació de punts de càrrega per a vehicles elèctrics.**
- **Mobilitat sostenible:** plans de mobilitat urbana, caminabilitat de les destinacions turístiques, connexió urbana-rural en àrees turístiques, implantació de sistemes de bicicletes, conversió en zona de vianants de carrers.

3.4 Mesures pròpies de les empreses proveïdores d'energia

En aquest apartat es buscarà, de manera concisa, detallar les diferents mesures iniciades per determinades empreses del sector energètic que participen de manera directa en la transformació del sector de la mobilitat a partir de diferents estratègies i aplicacions que poden suposar un benefici per a destins i sector turístic. Es tracta d'informació actualitzada a data de desembre de 2022.

Aquestes mesures presentades representen al conjunt d'actuacions que des de les empreses proveïdores d'energia es desenvolupen en l'actualitat en major mesura. En aquest cas, aquestes tres societats mostrades són de les principals del sector i presenten una mostra adequada. Entre les mateixes es realitza una aproximació de les esmentades accions que despleguen per al foment de l'electrificació, tant cap a particulars com empreses, destacant l'oferta d'aplicacions tecnològiques (apps) pròpies per a la mobilitat elèctrica (localització de punts de recàrrega, control de la recàrrega del vehicle, etc.), la concessió de xicotets beneficis econòmics per la realització de gestions i compres a partir de la mateixa companyia, la informació d'informació i acompanyament en el procés de sol·licitud d'ajudes, especialment provinents del Pla MOVES III, la confecció de tarifes personalitzades per a l'habitatge de forma combinada amb punts de recàrrega personals o la divulgació dels esforços corporatius en la generació de valor en la transformació cap a la mobilitat elèctrica.

Altres empreses, de major, igual o menor grandària, també fan tasques innovadores en el sector i, fins i tot, operen de manera innovadora, com poden ser les cooperatives energètiques.

3.4.1 Iberdrola

Escenari actual del Grupo Iberdrola

El Grup Iberdrola juga un paper important en tres dels macroprojectes presentats de moment des d'Espanya a les ajudes procedents dels fons europeus Next Generation per al desenvolupament de la mobilitat elèctrica. Els denominats Projectes Estratègics per a la Recuperació i Transformació Econòmica (PERTE) amb l'objectiu del desenvolupament del Vehicle Elèctric i Connectat (PERTE VEC).

La companyia participa d'una banda en el consorci Future: Fast Forward, liderat per SEAT i el Grup Volkswagen i format per un total de 62 empreses que abasten la cadena de valor del vehicle elèctric íntegrament. L'aportació d'Iberdrola en el projecte se centra en la descarbonització de les fàbriques de SEAT a Martorell i de Volkswagen a Pamplona, el desenvolupament de projectes d'autoconsum fotovoltaic per a aquestes plantes de fabricació i el desenvolupament de solucions innovadores de recàrrega intel·ligent i per a ús de les bateries de segona vida d'aquests vehicles. D'igual forma, la companyia elèctrica és el soci energètic del projecte CAPITAL -Capacitació tecnològica i desenvolupament Industrial de la cadena de valor de l'autobús i infraestructura associada per a la descarbonització del sector de Transport amb solucions zero emissions-, registrat pel Grup Irizar dins d'una aliança de 21 empreses i que realitzarà una inversió de més de 63 milions d'euros per a una nova generació de vehicles sostenibles.

En línia amb l'aposta pel vehicle elèctric, Nissan també s'ha unit a Iberdrola per a oferir una solució integral de recàrrega als seus clients. Així, ha inclòs en la seua gamma de servicis un paquet que inclou un punt de recàrrega Wallbox Prémier Plus i, a aquells que tinguen contractat el subministrament elèctric amb Iberdrola, els permet gaudir d'una tarifa especial de recàrrega, de 0'03€/kWh entre la 1 i les 7 del matí, i accedir de manera gratuïta durant sis mesos a la xarxa de recàrrega pública d'Iberdrola, la més extensa d'Espanya.

Dins del marc del Pla Smart Mobility d'Iberdrola s'inclou el desplegament de prop de 150.000 punts de recàrrega de vehicles elèctrics, així com una tarifa especial per a carregar aquestos vehicles amb electricitat d'origen verd. Un programa dirigit principalment a llars i empreses que vulguen oferir aquest servici als seus empleats o clients, així com a espais públics urbans.

Al setembre de 2020 Iberdrola va subscriure un préstec verd amb l'Institut de Crèdit Oficial (ICO) per import de 59,4 milions per a la instal·lació de 2.500 punts de recàrrega en via pública a Espanya i Portugal. A més, el pla d'electrificació de la mobilitat del grup compta també amb el suport de la Comissió Europea, a través d'una subvenció de 13 milions d'euros, concedida per la Innovation and Networks Executive Agency (INEA) dins de la convocatòria CEF Transport Blending Facilities. Una ajuda que contribuirà a finançar la instal·lació de 2.339 punts de recàrrega ràpids, superràpids i ultraràpids a Espanya i Portugal, en punts pròxims a les xarxes transeuropees de transport (TEN-T), fins a 2023.

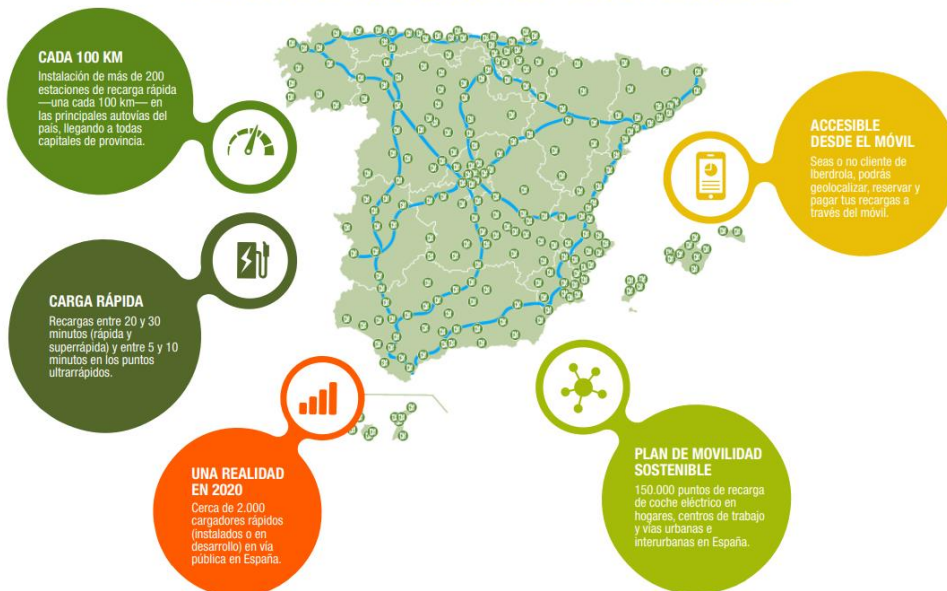
Pla Smart Mobility

Com a part del Pla Smart Mobility, Iberdrola ha signat diferents acords amb fabricants de vehicles i concessionaris per a fomentar la mobilitat sostenible. Així, per exemple, s'ha unit al Grup BNP Paribas per a revolucionar el mercat del rènting a Espanya. Totes dues companyies han aconseguit un acord que inclou una nova solució, denominada Tot inclòs, amb la qual pretenen donar resposta a un dels segments de major potencial de creixement en els pròxims anys: l'electrificació de flotes associada al repartiment del comerç en línia. La solució, dirigida a particulars i empreses, integra en una sola oferta el rènting del vehicle elèctric a través de Arval, la instal·lació del punt de recàrrega finançat per BNP Paribas Lísing Solutions i el consum d'energia —en l'habitatge i en via pública— per als quilòmetres contractats subministrats per Iberdrola.

Així mateix, destaquen entre altres aliances les subscriïdes amb Volvo Car Espanya, amb SEAT i Volkswagen Group España Distribución (VGED) i amb la xarxa de concessionaris Quadis, a més de l'aliança amb Irizar i la seua filial Irizar e-mobility per a electrificar les flotes d'autobusos urbans i incorporar infraestructura de recàrrega.

Iberdrola aposta també per les motos elèctriques, i a més de Cooltra —amb una flota de més de 7.500 motos elèctriques compartides en tota Europa— i Inetum, desplegarà per les ciutats on aquestes operen bancs de recàrrega intel·ligent, capaces d'albergar 20 carregadors cadascun i bateries de motos multimarca. Els bancs estaran situats en llocs públics com a centres comercials, pàrquings o hubs de mobilitat.

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



Il·lustració 65. Infografia del Pla de Mobilitat Sostenible llançat pel Grup Iberdrola. Font: Iberdrola.

En aqueix sentit, la companyia ha inaugurat en 2022 a la Comunitat Valenciana el major hub de recàrrega ultraràpida per a vehicles elèctrics que actualment existeix en el sud d'Europa. La infraestructura, duta a terme en col·laboració amb Porsche, suma un total de quatre carregadors de 400 kW i altres 12 de 200 kW, amb possibilitat de càrrega de fins a 16 vehicles de manera simultània i amb capacitat per a recarregar la bateria d'un cotxe elèctric en menys de cinc minuts.

Pla corporatiu de Mobilitat Sostenible

Al seu torn, l'empresa compta amb el seu propi Pla de Mobilitat Sostenible, el qual s'emmarca dins del compromís adquirit per la companyia en la seua Política de gestió sostenible, que exigeix l'assumpció de polítiques que afavorisquen una explotació sostenible de l'objecte social del grup. Els objectius d'aquesta iniciativa són reduir les emissions, fomentar l'eficiència energètica, millorar la qualitat de vida de les persones en les zones on actua el grup i conscienciar als empleats. Per als empleats i en el referit a l'activitat empresarial, entre més de 20 accions, s'han desenvolupat polítiques internes de vehicle elèctric i formació en l'electrificació de la mobilitat i de generació d'una flota verda i punts de recàrrega elèctrica en centres de treball, respectivament.

Pla Vehicle Elèctric per a clients

Pla destinat a optimitzar el cost econòmic de la recàrrega del vehicle elèctric en les llars i llocs de treball recarregant-lo a 0,03€/kWh d'1.00 a 7.00 del matí, podent realitzar totes les gestions digitalment a partir d'una aplicació específica on:

- Programar l'horari de les teues recàrregues
- Activar o pausar la càrrega i ajusta la potència
- Consultar el consum i historial de recàrregues
- Control personal d'accés al punt de recàrrega

El Pla Vehicle Elèctric procedeix solament de fonts 100% renovables, segons estableix la Directiva Europea 2001/77/CE, que eviten l'emissió de gasos que provoquen l'efecte d'hivernacle. Es consideren fonts 100% renovables l'energia eòlica, solar o hidràulica.

Dins del Pla Smart Mobility Llar, Iberdrola ha desplegat una promoció temporal per valor de 500€ (més impostos: IVA (21%) i impost elèctric (5,11%)) a aplicar en la factura d'electricitat a 5 anys vista en cas que es contracte amb la companyia el punt de recàrrega.

Recursos d'assessorament i informació

Al seu torn, Iberdrola destina part del seu compromís amb l'electrificació de la mobilitat a l'assessorament i gestió de la instal·lació i els tràmits necessaris per a la realització de la mateixa en particulars i empreses. Es tracta d'una assistència dirigida als seus clients, podent ser sol·licitada en la seua pàgina web.

Actualment, també informa sobre les ajudes MOVES III detallant apartats com l'objecte subvencionable, els terminis, el pressupost, les limitacions o la tramitació ordinària, entre altres.

3.4.2 Repsol

Repsol participa de diferents formes en la transformació de la mobilitat cap a la seua electrificació, destacant:

- L'assistència tècnica i administrativa per a la instal·lació de punts de recàrrega a partir de tres tipus de carregadors segons les necessitats de càrrega (eBox, eBox Plus i eBox Plus Balanç). A més, assisteixen amb la tramitació de la subvenció del Pla Moves III.
- La generació de la Tarifa Vehicle elèctric. Es tracta d'una tarifa en la qual es paga un preu fixe de kWh per la llum que es consumeix, tant per a la llum en la llar com per a recarregar el teu cotxe.
- La generació de la Tarifa Plana Vehicle elèctric. Es tracta d'una tarifa en la qual es paga una quota fixa tots els mesos per la llum de la llar i les recàrregues dins i fora d'aquest.
- Descomptes i beneficis. Si es té contractada la llum i gas amb Repsol, es pot gaudir d'un 50% de l'import de la recàrrega com a saldo per a l'app de pagament i fidelització de Repsol, Waylet.
- Aplicació Waylet. Si es paga amb Waylet, es pot acumular saldo per a gastar-ho en terceres compres o en següents recàrregues. També permet recàrrega en qualsevol lloc a partir d'un sistema de reserves i localitzar el punt més pròxim a través de la pròpia aplicació.

Recursos d'assessorament i informació

Igual que en el cas d'Iberdrola, el Grup Repsol destina part del seu compromís amb l'electrificació de la mobilitat a l'assessorament i gestió de la instal·lació i els tràmits necessaris per a la realització d'aquesta en particulars i empreses. Es tracta d'una assistència que pot ser sol·licitada en la seua pàgina web oferint-se, fins i tot, a mitjançar directament en l'obtenció de les subvencions.

Repsol Más Energía

És una comunitat gratuïta per la qual es poden obtindre diferents beneficis econòmics a partir d'ofertes i superació de reptes. El generat podrà ser canviat en l'aplicació de pagament de Repsol Waylet, així com en altres marques i comerços.

3.4.3 Endesa

De la mateixa manera que les anteriors dues companyies, Endesa S.A. es troba realitzant un profund exercici d'inversió en matèria d'innovació per a l'electrificació de la mobilitat. Aquesta estratègia es troba destinada tant per a la ciutadania com per als propis empleats i empleades de l'empresa i de les seues operatives internes.

Quant a clients, atén una línia de negoci dedicada en exclusiva a la mobilitat elèctrica, Endesa X Way, amb l'objectiu d'ampliar la infraestructura de recàrrega de vehicles elèctrics i, al mateix temps, satisfer totes les necessitats dels clients, desenvolupant tecnologies avançades de recàrrega i solucions flexibles per a millorar l'experiència del client.

Amb el llançament d'Endesa X Way es busca desenvolupar el pla d'infraestructures de recàrrega iniciat fa tres anys per a democratitzar el vehicle elèctric i trencar la barrera d'entrada que pot suposar la recàrrega. A tancament de 2021, Endesa X Way ja comptava amb més de 9.500 punts de recàrrega tant en l'àmbit públic com privat i el seu objectiu és aconseguir els 66.000 punts de recàrrega operatius a tancament de 2025 (públic i privat).

Punts de recàrrega públics

Endesa X Way compta amb una xarxa de recàrrega d'accés públic de 3.200 punts instal·lats (dades de juny de 2022). A més, també és una de les més potents. El 40% dels carregadors són de més de 50 kW, enfront d'una mitjana del parc de punts de recàrrega instal·lats a Espanya del 15%.

- **Ciutats** (Ubicacions Urbanes Metropolitanes): més de 2.400 punts de recàrrega. Les 50 províncies d'Espanya tenen ja infraestructura de recàrrega per al vehicle elèctric i més de 150 ciutats espanyoles amb més de 35.000 habitants ja compten amb carregadors d'Endesa X Way.
- **Carreteres:** hi ha prop de 500 punts de recàrrega en vies principals.
- **Entorns rurals:** més de 300 punts de recàrrega.

Carga ultrarràpida

En 2021, Endesa X Way va iniciar el desplegament de la càrrega ultraràpida de 150 KW i 350 KW, resultant en els 75 carregadors ultraràpids instal·lats al llarg de tot l'any passat en 25 ubicacions de tota Espanya. Aquests carregadors compten amb una potència que actualment és la major per a la càrrega de vehicles.

La tendència és que el pes d'aquesta mena de carregadors cresca per a acompanyar a l'automoció que ve amb cada vegada major capacitat de les bateries.

De fet, en 2022 ja s'ha inaugurat, juntament amb Eysa, la primera electrolinera de recàrrega ultraràpida d'Espanya, situada en un punt neuràlgic de la Comunitat de Madrid, que permet carregar 46 vehicles elèctrics simultàniament gràcies als seus 20 punts de recàrrega ultraràpids (150 kW) i a més ofereix altres 26 semirràpids (fins a 22 kW).

També han entrat en funcionament els hubs de recàrrega ultraràpida de la Jonquera (Girona) i Guarromán (Jaén) amb Andamur. I fruit d'aquesta ambició per facilitar l'electrificació de la mobilitat, Endesa X Way està col·laborant amb CEPSA, un dels principals actors de la mobilitat a Espanya i Portugal, per a desplegar la seua xarxa de recàrrega ultraràpida al llarg de les seues Estacions de Servei en els pròxims anys.

L'objectiu és que Endesa X Way continue instal·lant carregadors amb totes les potències, adaptant la velocitat de càrrega als usos i hàbits dels clients. La recàrrega ultraràpida té tot el sentit per a les necessitats de càrrega instantània, més assimilables al mateix temps que hui dia un pot arribar a invertir repostant en una estació de servei. Però l'usuari podrà recarregar en multitud de llocs, no sols en electrolineres de càrrega ultraràpida, i per tant no requerirà aqueixa velocitat de càrrega en totes les seues necessitats d'ús.

Així doncs, Endesa X Way, a més d'en càrrega ultraràpida i ràpida, també està invertint en instal·lacions en hospitals, hotels, pàrquings, cinemes, restaurants, o centres comercials, on l'estada mitjana és superior a les dues hores.

Acords per a facilitar la mobilitat elèctrica

Endesa està arribant a acords amb diferents socis (fins ara amb més de 900) com a grups sanitaris, cadenes de supermercats, estacions de servei i aparcaments per a acostar els punts de recàrrega als usuaris:

- En els seus domicilis i llocs de treball, però també, per exemple, comprant en el supermercat o quan van al metge (Supermercats Consum o hospitals VITHAS).
- En el seu temps de vacances o viatges de treball en allotjar-se en hotels (acord amb Barceló, Grup Palladium o AC Hotels) o en el seu moments d'oci (acord amb Parques Reunidos o McDonalds).
- Quan deixen el seu vehicle en un pàrquing públic (acord amb Parkia, SABA, IPark, o EYSA).
- En els llargs trajectes, on Endesa X Way treballa amb diferents partners d'estacions de servici que han volgut sumar-se de manera proactiva al projecte de l'electrificació del transport, com a acords amb la CEEES, Andamur, GasExpress, etc.

Punts de recàrrega privats

A través d'Endesa X Way s'ha facilitat la instal·lació de tecnologia de recàrrega tant per a particulars com per a empreses, corporacions i flotes. Per exemple, amb fabricants com Hyundai, KIA o Jaguar Land Rover s'han realitzat acords per a fer una oferta global per a la compra de vehicles elèctrics d'aquestes marques amb els punts de recàrrega privats conveniats amb Endesa.

També s'han generat solucions com ParkElectric, creat junt a SABA per a qui no tinga un garatge particular, i amb una sola quota, paga llogar una plaça de pàrquing, el lloguer de l'equip de recàrrega d'ús exclusiu per a ell i una quantitat de KWH mensuals.

També s'ofereix OneElectric, una solució pensada per a flotes corporatives llançada junt a Atlhon i el model de les quals es presenta també amb altres rènting com ALD, per a oferir un tot inclòs en una sola quota durant els anys del contracte del rènting de la flota.

JuicePass, l'aplicació per a gestionar les recàrregues

Endesa ha desenvolupat l'aplicació per a mòbils JuicePass (disponible en iOS i Android), una solució intel·ligent que permet gestionar la recàrrega de vehicles elèctrics. Amb ella, particulars i empreses poden supervisar i gestionar el progrés de la recàrrega pública, privada i domèstica, l'estat dels punts de recàrrega i trobar sempre l'estació Endesa X Way més pròxima.

A més, permet localitzar el carregador més pròxim, reservar-lo i gestionar les recàrregues directament des del telèfon mòbil, associant una targeta de crèdit per a abonar les recàrregues directament des de l'app sense necessitat de ser client d'Endesa.

L'App pot ser utilitzada a Europa i Llatinoamèrica i permet accedir a més de 90.000 punts de recàrrega gràcies als acords d'interoperabilitat.

Compromís corporatiu

Com s'ha comentat anteriorment, la companyia també ha integrat les polítiques de sostenibilitat de manera interna, mantenint l'electrificació de la seua mobilitat un paper central.

Ha generat diferents i consecutius Plans de Mobilitat Sostenible, implementant el programa Movimiento-e. S'ha fomentat el canvi modal i ús racional i segur del transport, buscant crear consciència entre els seus empleats per a reduir la necessitat de transport i fomentar la utilització de mitjans de transport sostenible. Les línies d'actuació incloses han sigut les següents:

- Impuls del treball fora de l'oficina.
- Facilitació tant de la flexibilitat horària com la implantació de la jornada contínua.
- Promoció de mitjans de transport diferents al vehicle privat, mitjançant els següents programes:
 1. Servici de car e-sharing mitjançant l'impuls dels pools de vehicles elèctrics en les principals seus per a ús dels empleats en gestions laborals.
 2. Servici corporatiu de taxi compartit amb l'objectiu de reduir emissions, contribuir a la mobilitat sostenible i segura i incrementar la digitalització.
 3. Alternatives de mobilitat a dues rodes. Pool corporatiu de bicicletes i patinets elèctrics a la disposició dels empleats.
 4. Targeta transport.

També, s'ha promocionat i impulsat l'electrificació del transport. Les principals línies d'actuació han sigut:

- Gestió sostenible de la flota amb l'electrificació i optimització dels vehicles de combustió mitjançant l'impuls dels vehicles híbrids, híbrids endollables i elèctrics.
- Foment del vehicle elèctric per a empleats:

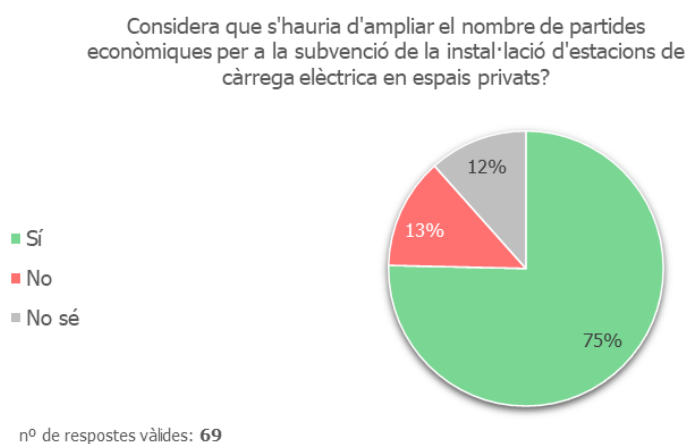
1. Desenvolupament dels plans de mobilitat elèctrica per a empleats.
2. Impuls de l'electrificació de la flota de managers.
3. Electrificació de zones d'aparcament.

3.5 Resultats de participació

Per a la generació de conclusions sobre l'**estat actual** de la Comunitat Valenciana quant al **finançament** de projectes d'electrificació de la mobilitat dins del sector turístic s'ha requerit la participació d'actors sensibles, tal com s'ha detallat en l'apartat 1.3 de Metodologia.

En aquest sentit, s'han elaborat algunes qüestions al voltant de la temàtica de línies de subvencions i ajudes, tant de manera explícita com combinada amb altres problemàtiques o temàtiques que pot acollir la investigació del Pla MOVESTUR CV, permetent així l'establiment de noves valoracions conjuntes per al sector turístic i per als destins.

Primerament, en el cas del sector turístic, tres quarts parts de les entitats consultades considera que sí que resulta necessari ampliar el nombre de partides econòmiques per a la subvenció de la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica en espais privats.



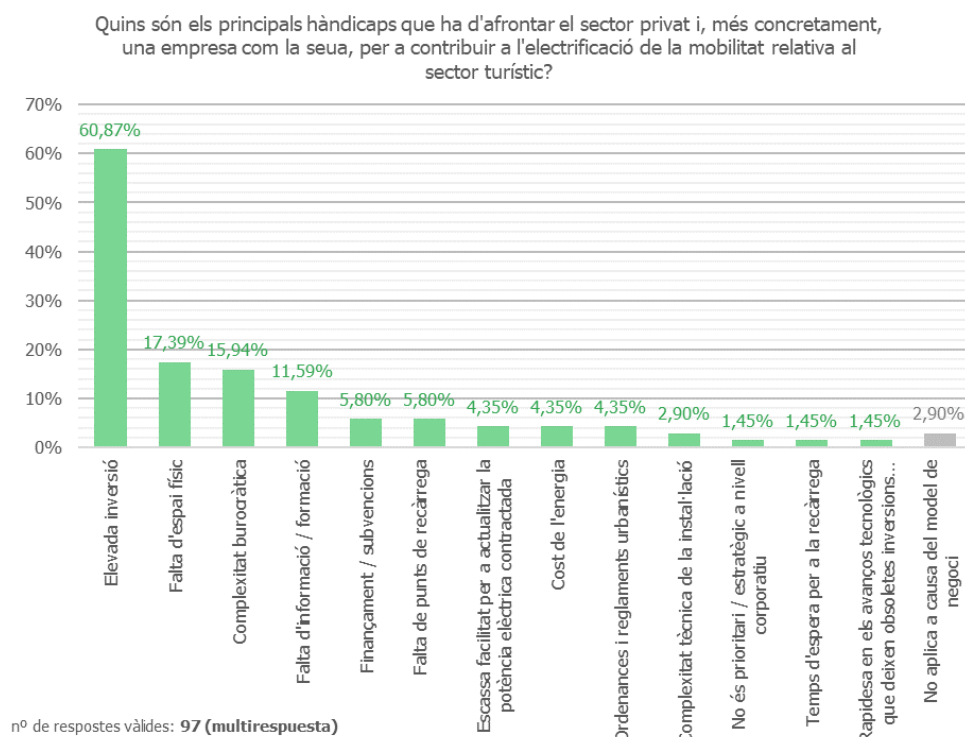
Il·lustració 66. Resultats de la primera pregunta vinculada al finançament de projectes a partir de subvencions públiques dins del qüestionari dirigit al Sector privat dins del pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Entre les anotacions rebudes, destaca aquella que relaciona la necessitat que el sector públic mantinga els canals de finançament de la instal·lació de punts de recàrrega, i fins i tot materialitze aquests equipaments sota la seua titularitat, com a exercici de lideratge i demostració al sector privat, facilitant l'accessibilitat posterior d'aquest últim

a partir de la generalització de l'electrificació i el desenvolupament de les primeres grans inversions en el territori i les ciutats, sent aquestes habitualment les més costoses en la majoria d'innovacions energètiques transformadores del teixit socioeconòmic, com està sent el cas de l'energia basada en hidrogen.

Així mateix, un altre dels postulats majoritaris correspon al fet que, encara rebent partides de finançament públic a aquest efecte, la inversió tant d'adquisició de vehicles com de col·locació de punts de recàrrega és summament elevada per a moltes empreses, especialment aquelles amb un volum reduït de negoci.

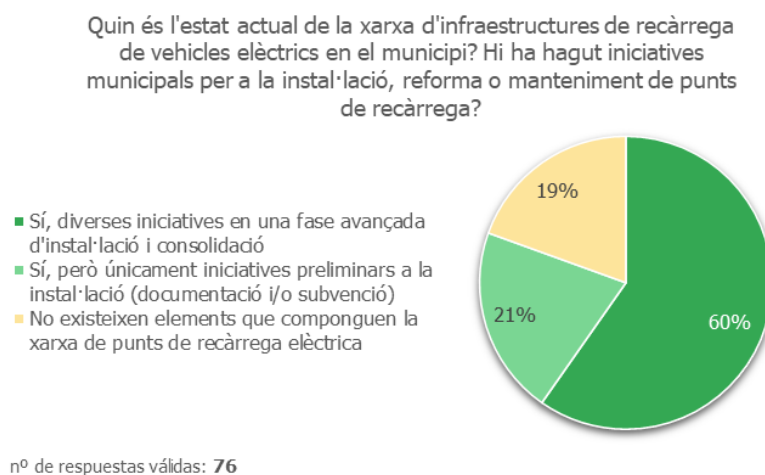
En canvi, un 13% considera, en aquesta primera gràfica, que aquesta mesura no és necessària, al·ludint, generalment, al fet que la seua línia de negoci no requereix de la instal·lació de punts de recàrrega, bé no veu necessària la sol·licitud de partides ja que compta amb fons propis o bé no considera que l'electrificació de la mobilitat i, en conseqüència, el seu finançament amb fons públics, supose una solució clara per als reptes ambientals presents i futurs que ha d'afrontar el sector turístic.



Il·lustració 67. Resultats de la segona pregunta vinculada al finançament de projectes a partir de subvencions públiques dins del qüestionari dirigit al Sector privat dins del pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

D'altra banda, per a puntualitzar, la gràfica mostrada a dalt incideix en que únicament el 5'80% dels enquestats considera com a hàndicap l'actual accessibilitat a finançament públic. No obstant això, quasi dues terceres parts consideren que l'elevada inversió inicial de les actuacions per a l'electrificació de la mobilitat en el sector és una important problemàtica a tindre en compte. Això pot comportar a realitzar una lectura on l'ampli desplegament de recursos econòmics i financers puga ser reconduït cap a l'obtenció majors subvencions. Seguidament, els municipis potencialment turístics participants en les enquestes estableixen que sí s'han dut a terme iniciatives pel consistori, fins i tot únicament preliminaris, sobre la millora i ampliació de la xarxa d'infraestructures de recàrrega de vehicles elèctrics, concretament el 81% d'ells. Entre ells, el 60% ja compta almenys, a data de novembre de 2021, amb almenys 1 lloc en funcionament, mentre que el 21% han iniciat iniciatives, ja siguen en ferm o no, per a l'execució de l'inici d'implementació. En aquest sentit, no totes les administracions consultades han procedit a sol·licitar subvencions ja que algunes ho han fet amb partides pròpies i altres encara desconeixen l'oferta actual i la conducta per a la seua sol·licitud formal.

En aquest punt i de manera parella a l'anterior gràfica, una part important de l'àmbit turístic, ja siga de tipologia privada o públic, és susceptible de mantindre una escassa formació i sensibilització sobre les possibilitats d'obtindre línies de finançament públic.



Il·lustració 68. Resultats de la primera pregunta vinculada al finançament de projectes a partir de subvencions públiques dins del qüestionari dirigit a Municipis i altres entitats locals dins del pla MOVESTUR CV. Elaboració pròpia.

Finalment, un 19% dels municipis consultats no han iniciat encara estratègies d'implementació, sent una xifra considerablement elevada atesa la raó que es tracten de localitats amb una elevada presència del sector turístic en les seues economies i que es tracta d'una de les polítiques clau per a activar millores en l'eficiència i la sostenibilitat del sector.

4. RECOMANACIONS

La superació de problemàtiques, anteriorment detectades com a reptes o desafiaments que ha d'afrontar el sector per a l'electrificació de la seua mobilitat, pot ser repartida i distribuïda a tenor dels diferents grups i actors consultats.

D'aquesta manera, quant a [municipis i altres ens administratius](#), les recomanacions per a la superació de problemàtiques són:

- 1. Coordinar polítiques eficients entre diferents Administracions** per a la gestió de l'augment del volum de visitants i creixement del volum de negocis del sector turístic amb l'ampliació de les infraestructures, tant públiques i privades, de recàrrega de vehicles elèctrics evitant l'obsolescència o sobredimensionament de projectes a causa de l'excessiva burocratització dels procediments o a càlculs de previsions erronis, respectivament.
- 2. Ampliar i estendre les polítiques d'electrificació de la mobilitat en el sector turístic valencià de manera transversal i multiescalar** per a traccionar la iniciativa del sector privat en termes d'inversió i compromís amb la transició energètica de la mobilitat de forma generalitzada, augmentant les ràtios de sensibilització i formació des de les entitats locals com a agents intermediaris.
- 3. Potenciar els canals de finançament dels municipis** per a la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica i l'electrificació de la flota municipal.
- 4. Generar nous mecanismes formatius des d'institucions superiors** per als equips tècnics consistorials per a la sol·licitud de les possibles subvencions, la instal·lació dels equips de recàrrega i el seu posterior manteniment, entre altres.
- 5. Assistir íntegrament des de les institucions superiors la necessària tasca d'electrificació dels servicis municipals**, destacant aquella relativa a funcions de mobilitat corporativa i ciutadana, reconduint problemàtiques com la falta de crèdit disponible en els fons municipals i la reduïda capacitat a curt termini de recuperar la inversió realitzada per la instal·lació de punts de recàrrega. Especialment en el context actual d'increment de preus energètics en cas que s'aplique gratuïtat en la recàrrega de vehicles com a forma d'atracció de potencials persones usuàries.

6. **Ampliar el grau de coneixement del sector públic en les variables i factors de la transformació de la mobilitat elèctrica** per a poder acréixer la imatge benèfica de l'operativitat estratègica transversal dels sectors econòmics que poden ser susceptibles de tal fenomen, com és el cas del sector turístic en la Comunitat Valenciana.
7. **Adaptar la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica** en la via pública com a espai preferent per a l'electrificació de la mobilitat personal als requisits d'accessibilitat per als vianants i adaptació de xarxes urbanes.
8. **Potenciar les polítiques d'atenció i assistència a la persona usuària** de manera coordinada i en xarxa entre totes les ciutats i territoris, a més de procedir a l'actualització tecnològica permanent dels servicis per part dels municipis en la xarxa de recàrrega de titularitat pública.
9. **Generar mecanismes que asseguren la integració de les polítiques d'electrificació de la mobilitat** en el sector turístic en els propis Plans de Sostenibilitat Turística, assegurant la continuïtat d'aquesta política a mitjà termini a partir d'un marc estratègic formal constituït.
10. **Atorgar preferència a espais rurals i d'alt valor natural amb elevada complexitat d'accés** que no siga mitjançant vehicles personals per al desenvolupament d'estratègies coordinades en la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica per a diferents mitjans de transport de titularitat pública davant la falta d'iniciativa privada. D'aquesta manera, s'estableix un major equilibri i cohesió territorial.
11. **Ampliar la xarxa de punts de càrrega elèctrica per a altres mitjans de transport**, diversificant l'oferta, especialment en entorns altament turístics amb la finalitat de millorar els condicionants socioambientals d'espais amb problemàtiques de congestió i saturació i així estendre les polítiques a altres àmbits més enllà de l'automòbil privat.

D'aquesta manera, quant a **Parcs Naturals**, les recomanacions per a la superació de problemàtiques són:

- 1. Afavorir, igual que als municipis rurals, els espais naturals més endarrerits** en la implementació de punts de recàrrega elèctrica a partir del desenvolupament d'estratègies coordinades. D'aquesta manera, s'estableix un major equilibri i cohesió territorial i es reverteix l'escàs interès d'inversió privada en aquests entorns.
- 2. Apostar per alternatives davant l'escassa capacitat de les xarxes elèctriques** encarregades de dotar del servei energètic oportú per a la instal·lació de punts de recàrrega, com és l'autoconsum energètic dels espais construïts vinculats als EEPP (Centres de visitants i Centres d'Interpretació), així com la millora de l'accessibilitat, disponibilitat i capacitat de la xarxa elèctrica general.
- 3. Iniciar projectes de conveniats entre diferents actors i agents que compten amb espai físic per a la instal·lació de punts de recàrrega** i estiguen localitzats en la rodalia dels punts centrals dels PPNN, com a negocis privats o altres ens administratius, revertint així la falta d'espai en alguns dels casos tractats a més de les possibles restriccions ambientals que involucren l'existència de figures de protecció d'aquests entorns.

D'aquesta manera, quant al **sector privat**, les recomanacions per a la superació de problemàtiques són:

- 1. Canalitzar l'alt interès del sector turístic privat** per a establir mecanismes i paràmetres que assegurin l'eficiència de les polítiques de desplegament de la infraestructura per a l'electrificació de la mobilitat d'una forma més equilibrada i justa entre totes les entitats privades interessades, independentment de la seua capacitat financera pròpia.
- 2. Aprofundir els mecanismes formatius i sensibilitzadors** sobre les línies de subvenció per a la instal·lació de carregadors en instal·lacions d'empreses

privades, així com d'altres aspectes com l'electrificació de la seua flota i l'actualització digital i tecnològica vinculada. Es pot operar a partir d'institucions intermèdies per a la formació directa del sector mitjançant cursos i píndoles formatives.

- 3. Planificar a mitjà i llarg termini l'adaptació de la xarxa elèctrica** que ha de dotar de servici energètic a l'electrificació de la mobilitat a les ciutats i els territoris.
- 4. Augmentar la flexibilitat de les empreses privades i altres ens** per a adaptar la seua potència contractada i que requerisquen d'una major capacitat per a introduir nous punts de recàrrega elèctrica en les seues instal·lacions, tant per a ús intern com extern.

En el cas de les **Oficines de Turisme**, les recomanacions més destacables són els següents:

- 1. Generar una estratègia específica per a la involucració integral de les oficines Xarxa Tourist Info** de la Comunitat Valenciana en el procés d'electrificació de la mobilitat en els destins i el sector turístic com a espai de sensibilització, capacitació, divulgació i formació d'actors i agents sensibles en aquesta transformació. A més, integrar-les en la xarxa d'infraestructures de recàrrega mitjançant la incorporació d'estacions en les seues instal·lacions, generant l'esperat efecte tractor i ambaixador en els visitants i en la qualitat de l'experiència turística mantenint una posició de lideratge entre el conjunt d'institucions impulsores de l'electrificació.
- 2. Generar partides pressupostàries específiques** per a la instal·lació de punts de recàrrega en les oficines o altres espais conveniats amb aquestes.
- 3. Produir estratègies de sinergies amb altres entitats i els seus respectius espais**, ja siguen de caràcter públic o privat, per a poder atenuar la problemàtica de la falta d'espai físic en la majoria de les instal·lacions permetent així la

instal·lació de punts de recàrrega vinculats directament o indirectament (mitjançant processos de conveniats) amb les oficines de turisme valencianes.

- 4. Planificar a mitjà i llarg termini l'adaptació de la xarxa elèctrica** que ha de dotar de servici energètic a l'electrificació de la mobilitat a les ciutats i els territoris.



**PLA
MOVESTUR CV**