

«La red de electrolineras de Cáceres ha superado ya los 500 usuarios al mes»

Carlos Bermúdez Gerente de desarrollo de negocio de movilidad eléctrica en Repsol

Repsol gestiona desde el verano pasado los 72 puntos de recarga instalados por la Diputación, 66 de los cuales están en servicio

CLAUDIO MATEOS

CÁCERES. La Diputación de Cáceres adjudicó en agosto de 2024 a Repsol la explotación y mantenimiento de su red provincial de recarga de vehículos eléctricos, que hasta entonces era de uso gratuito y estaba formada por 72 electrolineras, de las cuales funcionaban 15 en el momento de la privatización. A día de hoy están activadas ya 66 y todas ellas son de pago. Carlos Bermúdez, responsable de desarrollo de negocio de movilidad eléctrica en Repsol, hace balance de este primer año y reflexiona sobre el estado del sector en la provincia de Cáceres y Extremadura

—¿Qué ha hecho Repsol en las electrolineras de la red provincial durante este primer año?

—El contrato con la Diputación se materializó en agosto de 2024, y durante estos más o menos 11 meses llevamos desarrollando esa infraestructura. Había ya 15 puntos de recarga funcionando, que había que dotar de comunicaciones para poder dar un servicio de calidad. Además, se han puesto en marcha otros muchos hasta llegar a 66 de los 72. Hay que matizar que, más que 72 puntos de recarga, son emplazamientos, pues hay algunos que tienen varios puntos de recarga. Actualmente, están conectados con nuestro centro de control para poder gestionarlos y tenerlos monitoreados permanentemente, lo cual nos permite resolver incidencias en remoto.

—¿Cuándo estará activada toda la red? ¿Por qué tarda tanto en activarse un punto de recarga que ya existe para poder empezarlo a usar?

—El gran cuello de botella son los trámites con la empresa distribuidora, el entronque de esa infraestructura de recarga a la red de distribución. Todo el tema de los contadores, el cierre del expediente... También hay trámites a nivel municipal, con la correspondiente Dirección General de Industria de cada comunidad autónoma, o si además está afectado por la normativa de la Dirección General de Carreteras.

—¿La red existente en Cáceres basta para cubrir las necesidades de la provincia o está previsto ampliarla? La Diputación ya anun-



Carlos Bermúdez en una fotografía facilitada por Repsol. HOY

cio que tiene un plan para que no quede ninguna comarca sin servicio y que cada 50 kilómetros lineales o 75 por carretera haya como mínimo una electrolinera.

—Cuando se publicaron los pliegos vimos la hoja de ruta de la Diputación, que dice que esos puntos de recarga tienen que estar distribuidos estratégicamente para poder garantizar la movilidad a los usuarios del vehículo eléctrico por la provincia de Cáceres. Lo que estamos viendo en los datos de uso de la red es que cada mes que pasa es mejor que el anterior. Empezamos hace solo 11 meses y este agosto ya ha habido más de 500 usuarios al mes que están haciendo uso de la infraestructura de recarga con más de 1.000 operaciones. Además, en abril de 2025 dotamos la red con la funcionalidad del ‘autocharge’, que simplifica muchísimo el proceso de recarga, y ya aproximadamente un 10% de esas 1.000 operaciones que se hicieron en el último mes se hicieron con ‘autocharge’.

De gratuito a de pago

—Cómo se explica a los usuarios el paso de una red pública de uso gratuito, como era la de la Diputación hasta el verano pasado, a una de gestión privada de pago. ¿Es mejor que la red esté gestionada por una empresa?

—Creo que lo que buscaba la Diputación de Cáceres era profesionalizar este servicio, ofrecer a los ciudadanos de la provincia un servicio de la máxima calidad. Comentaba antes que los puntos de

recarga se dotan de comunicaciones para poder conectarlos a un centro de control para poder resolver incidencias en remoto, para poder dar una atención a los usuarios 24/7, poder integrar los pagos en nuestra plataforma Waylet, de modo que los nueve millones de usuarios españoles que la tienen saben que en un determinado municipio de la provincia de Cáceres existe un punto donde pueden recargar. En cuanto al precio de las recargas, es el que venía establecido en el reglamento provincial regulador que se publicó en marzo de 2024 y que posteriormente se incluyó en el pliego de la licitación.

—¿En una región tan rural y tan extensa como Extremadura es viable hoy en día manejar solo con un coche eléctrico? ¿Existe

una infraestructura de recarga suficiente?

—A ver, nuestro objetivo en el ámbito de la movilidad eléctrica es intentar garantizar el suministro de energía para los usuarios allá donde estos estén. Es decir, entendemos que con el vehículo eléctrico cambian los paradigmas de la movilidad. Puedes recargar en casa si tienes la posibilidad de hacerlo, o en tu empresa cuando llegas y estás ocho horas en la oficina trabajando, y también puedes recargar en la red pública. Dicho esto, si existe un punto de recarga cada 50 kilómetros en línea recta, a mí me parece una malla que sí dota de capilaridad a la provincia de Cáceres para poder desplazarse por toda la provincia en vehículo eléctrico.

—En torno a la movilidad eléctri-



Cargador de la Diputación. HOY

TIEMPOS DE RECARGA

«Los usuarios quieren que sean lo más parecidos a los del repostaje tradicional»

DEMORAS EN LA ACTIVACIÓN

«Nuestro gran cuello de botella son los trámites con la empresa distribuidora»

ca hay mucha desinformación y muchos intereses, sobre si la red está preparada o no para poder circular en coche eléctrico, sobre los precios de los vehículos o sobre las averías. ¿Diría usted que a día de hoy una persona que se compra un coche eléctrico puede estar tranquila en ese sentido, o al menos tanto como si se lo compra de combustión?

—Yo aquí diría que al final la electricidad es una alternativa energética más para la movilidad, como tantas otras que existen. Por ejemplo, en aras de esa descarbonización en Repsol también suministramos combustibles 100% renovables. En función de la casuística que tengas tú, de los kilómetros que tengas hasta tu sitio de trabajo, de dónde vivas, del proyecto de vida para tu familia, etcétera, elegirás la solución que más se adapte a tus necesidades. La movilidad eléctrica tiene sentido para estos recorridos de los que estamos hablando en vehículos ligeros. Y en relación a la infraestructura de recarga, se dice que existe escasez, pero los datos de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (Aedive) indican que aproximadamente el 6% de la infraestructura de recarga que existe actualmente en España totalmente operativa tiene una tasa de ocupación del 6%, es decir, de entre una y dos horas al día, que es acorde con el parque de vehículos eléctricos que tenemos a día de hoy.

Carga rápida

—¿Y en cuanto a los tiempos de recarga?

—En nuestro caso lo que instalamos en las estaciones de servicio siempre es de carga rápida o ultrarrápida en corriente continua. ¿Por qué? Pues porque los usuarios históricamente están acostumbrados a unos tiempos de repostaje y los tiempos de recarga quieren que se parezcan lo máximo posible a sus tiempos de repostaje. Nosotros ya tenemos en España incluso puntos de recarga instalados de 400 kW donde en pocos minutos puedes recargar tu vehículo. Estamos complementando ese desarrollo de red que estamos haciendo en nuestras estaciones de servicio con otras ubicaciones que consideramos de interés para los usuarios de vehículo eléctrico, gracias a colaboraciones con terceros, como puede ser en este caso la Diputación de Cáceres. También, por ejemplo, somos adjudicatarios de la operación y el mantenimiento de parte de los puntos de recarga de las tiendas de Mercadona, y de la licitación para instalar 1.000 puntos de recarga en las estaciones de servicio de Galp en España. Estamos así complementando esa red de carga rápida y ultrarrápida con otra infraestructura de recarga que también consideramos que es interesante para los usuarios de vehículo eléctrico en determinados emplazamientos.