

LEASING SOCIAL DE VEHICULOS ELÉCTRICOS

INFORME DEL PROCESO PARTICIPATIVO

NOVIEMBRE DE 2023



Índice

1.	Introducción.....	4
2.	Proceso de participación	5
3.	Aspectos clave identificados	8
3.1	Especialistas en el mercado del vehículo eléctrico:	8
3.1.1	Lluís Morer → Jefe del área de eficiencia energética de l’Institut Català d’Energia 8	
3.1.2	Arturo Pérez de Lucía → Director Gerente de AEDIVE.....	9
3.2	Expertos en movilidad sostenible:.....	10
3.2.1	Manel Ferri → Técnico de movilidad en la Oficina Técnica del Cambio Climático de la Diputación de Barcelona	10
3.2.2	Wifredo Miró → Acción Climática UGT.....	11
3.2.3	Joan Herrera → Director de Energía y Medioambiente en el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat	12
3.3	Representantes de colectivos de personas trabajadoras y especialistas en el ámbito social 13	
3.3.1	Albert Vilallonga → Técnico de movilidad de CCOO-ISTAS.....	13
3.3.2	Lourdes Borrell → Responsable del Área de Estrategia y Análisis social de la Fundación Hábitat 3.....	14
3.4	Especialistas del ámbito económico y fiscal y en las derivadas jurídicas que puede tener el desarrollo de una medida de estas características	15
3.4.1	Joaquim Perramon → Consultor economista y tesorero en la Sociedad Catalana de Economía	15

1. INTRODUCCIÓN

El transporte en España es uno de los principales emisores de contaminantes, lo que representa un desafío para cumplir con los compromisos climáticos de la Unión Europea. Se busca reducir al menos un 55% las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 y disminuir la dependencia de los combustibles fósiles.

En los últimos años, ha habido una transición hacia alternativas de movilidad más sostenibles, como el uso de movilidad activa a pie o en bicicleta, y el transporte público. Sin embargo, los vehículos motorizados seguirán siendo necesarios en ciertas situaciones debido a la ubicación de actividades, lugares de trabajo, hogares y la configuración urbana, así como la falta de opciones de transporte público. Los vehículos eléctricos son una solución para reducir el impacto de las emisiones y la dependencia de los combustibles fósiles en el transporte. Sin embargo, la brecha social de acceso ha sido un desafío, ya que estos vehículos suelen ser más costosos que los convencionales.

Para abordar esta desigualdad, la ONG Transport and Environment busca analizar la viabilidad para impulsar un programa de leasing social de vehículos eléctricos, que permita que personas con recursos económicos limitados puedan acceder a este tipo de vehículos eficientes de forma más asequible, a través de subsidios gubernamentales. Además, esta iniciativa promueve desvincular la movilidad de la propiedad privada exclusiva de un vehículo, un pensamiento hasta hoy en día muy arraigado a la sociedad actual.

Para definir de manera adecuada este servicio, y de manera complementaria a la diagnosis realizada, se ha creído fundamental recoger los conocimientos y opinión de expertos y actores claves del ámbito de la movilidad (administraciones y sector privado), social y económico. Así, se han realizado diversas entrevistas, las cuales han permitido obtener e identificar los principales aspectos clave a tener en cuenta para impulsar un programa de leasing de vehículo eléctrico a nivel técnico, logístico y económico, y su encaje con otras regulaciones e iniciativas de promoción de este tipo de vehículos existentes a nivel estatal y comunitario.

Conocer la opinión de estos expertos, ayuda a comprender mejor las necesidades, obstáculos y desafíos de la iniciativa, que a su vez permitirán ajustar la estrategia en consecuencia. Se quiere garantizar que el proyecto sea accesible y beneficioso para el segmento de la población al que se dirige.

2. PROCESO DE PARTICIPACIÓN

Una vez analizado el estado actual y hecha la diagnosis, se ha procedido a entrevistar a un conjunto de personas expertas relevantes en el ámbito de la movilidad, social y económica, la selección de estos ámbitos para las entrevistas se basa en la necesidad de obtener una visión completa y multidisciplinaria de la viabilidad para impulsar un servicio de leasing social de vehículo eléctrico.

Se ha considerado la entrevista en formato online como método más oportuno para poder recopilar la información de manera más efectiva y exhaustiva. Esta elección también se debe a que los candidatos involucrados en el proceso de participación son de ámbito nacional, lo que hace que la comunicación virtual sea más accesible y práctica para la recolección de datos.

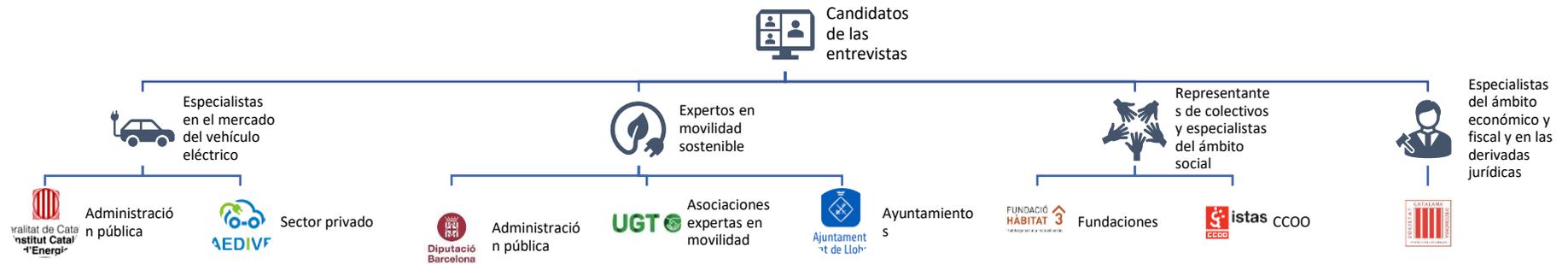
Los ámbitos al detalle en que se han contemplado para llevar a cabo estas entrevistas son los siguientes:

- **Especialistas en el mercado del vehículo eléctrico:** Tienen un conocimiento detallado sobre el estado actual de la tecnología, la oferta de vehículos eléctricos, las barreras para su adopción y las oportunidades para su promoción. Su experiencia permite comprender las políticas y regulaciones actuales, así como las estrategias y acciones necesarias para fomentar el crecimiento del mercado de vehículos eléctricos. Esto incluirá tanto a expertos que trabajan en organismos de administración pública relacionados (como IDAE, ICAEN, entre otros) como a representantes del sector productivo.
 - Lluís Morer → Jefe del área de eficiencia energética de l'Institut Català d'Energia
 - Arturo Pérez de Lucía → Director Gerente de AEDIVE
- **Expertos en movilidad sostenible:** Tienen una comprensión profunda de los desafíos asociados con el transporte y la movilidad urbana. Pueden proporcionar información sobre las soluciones y prácticas más efectivas para promover una movilidad sostenible, donde los vehículos eléctricos desempeñan un papel importante. Tanto a nivel de administración pública, como de entidades con experiencia en el ámbito de la movilidad sostenible, en especial en el despliegue del vehículo eléctrico.
 - Manel Ferri → Técnico de movilidad en la Oficina Técnica del Cambio Climático de la Diputación de Barcelona
 - Wifredo Miró → Acción climática UGT
 - Joan Herrera → director de Energía y Medioambiente en el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat
- **Representantes de colectivos de personas trabajadoras y especialistas en el ámbito social:** Es importante entender cómo la implementación del leasing social de vehículos eléctricos puede afectar a diferentes grupos sociales, especialmente aquellos con menos recursos económicos. La inclusión de representantes de colectivos de personas trabajadoras y especialistas en el ámbito social asegura que se tomen en cuenta las preocupaciones y necesidades de aquellos que podrían verse más afectados por los cambios en la movilidad y la adopción de vehículos eléctricos. Su participación ayuda a garantizar que las políticas propuestas sean equitativas y justas para toda la población.
 - Albert Vilallonga → Técnico de movilidad de CCOO-ISTAS
 - Lourdes Borrell → Responsable del Área de Estrategia y análisis social de Hábitat 3

Especialistas del ámbito económico y fiscal y en las derivadas jurídicas que puede tener el desarrollo de una medida de estas características: La opinión de expertos en estos campos es esencial para evaluar los impactos financieros de las políticas propuestas y para identificar posibles incentivos fiscales o barreras que puedan surgir en el proceso de implementación. Además, la participación de expertos en aspectos jurídicos asegura que se consideren todas las implicaciones legales y regulatorias para garantizar el cumplimiento normativo en la implementación de las medidas propuestas.

- Joaquim Perramon → Consultor economista y tesorero en la Sociedad Catalana de Economía

Figura 1: Selección de ámbitos para la elección de candidatos involucrados que garantizan la viabilidad para impulsar un servicio de leasing social de vehículo eléctrico



3. ASPECTOS CLAVE IDENTIFICADOS

A continuación se presentan los aspectos clave identificados durante el proceso participativo, relativo a las entrevistas realizadas a los diferentes representantes de los diferentes ámbitos comentados anteriormente.

3.1 Especialistas en el mercado del vehículo eléctrico:

3.1.1 Lluís Morer → Jefe del área de eficiencia energética de l'Institut Català d'Energia



Aspectos a tener en cuenta: Necesidad de simplicidad para la regulación del programa.

Selección de beneficiarios: Vinculada únicamente al nivel de ingresos y que la ayuda proporcionada fuera proporcional a la renta. Buscar la vinculación a otras ayudas existentes (por ej. bono social térmico y eléctrico actual)

Rangos de tarifas: Establecer 3 gradaciones (grandes ayudas, medianas y bajas) sería excelente, siempre que estas delimitaciones de grupos fuera muy sencilla

Dos tipologías de coche distinto, con distintos precios, un microcar pequeño que ocupen menos espacio público y un grande.

Contraposición del transporte público: No hay, si el transporte público ofrece tiempos competitivos y pocos cambios modales, en principio sería suficiente para motivar su uso.

Incentivos fiscales actuales: Recientemente se ha publicado el Decreto 5/2023, que proporciona bonificaciones fiscales en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) desde el 30 de junio de 2023 hasta diciembre de 2024, y es complementario al programa MOVES III. Por lo tanto, se considera razonable mantener las ayudas existentes, pero también creo que es sensato que una parte de los fondos del programa MOVES III debería destinarse a ayudas sociales.

Infraestructura eléctrica: Actualmente, hay 700 solicitudes en el programa MOVES para la instalación de puntos de recarga de acceso público de más de 50 kW.

El ámbito privado aun requiere mayor atención para lograr el éxito porque la carga en los cargadores privados de carga lenta es más económica en comparación con la propulsión de los vehículos de combustión tradicionales, mientras que los precios de electricidad en las electrolinerías son similares a los de las gasolineras.

En el caso del leasing, se presenta un desafío adicional debido a la necesidad de instalar infraestructuras en edificios antiguos, lo cual no siempre será posible. Por lo tanto, sería adecuado utilizar aparcamientos públicos cercanos a los domicilios para brindar este servicio.

Limitaciones: La comunicación del proyecto y simplificación (por ejemplo: se está trabajando en la simplificación de los métodos de pago en las electrolinerías, ya que la dependencia de una aplicación móvil puede limitar el acceso para ciertos segmentos de la población.)

**AEDIVE**

3.1.2 Arturo Pérez de Lucía → Director Gerente de AEDIVE

Aspectos a tener en cuenta: La eliminación del parque de vehículos avejentado.

Selección de beneficiarios: Evaluar la percepción de ingresos a nivel familiar en lugar de enfocarse exclusivamente en la nómina individual. Por otra parte, también plantear un incremento de la ayuda en los entornos rurales, sobre todo aquellos de 5.000 habitantes o menos.

Rangos de tarifas: Definir el rango de población que puede acceder a ese tipo de vehículos y determinar tarifas en función del tipo de vehículo.

Contraposición del transporte público: El uso del leasing no es sustitutivo del uso del transporte público. Mucha gente que usa transporte público también tiene un vehículo que luego utiliza en determinadas ocasiones.

Recorte de costes: En las baterías es donde hay mayor reto, ya que supone el 30% del coste del vehículo en la actualidad, y evidentemente es lo que encarece más el vehículo. Se está trabajando en baterías de mayor densidad energética y capacidad de carga de alta potencia. Además, nuevas químicas que están por venir, como el electrolito sólido y el litio hierro fosfato, frente al níquel, manganeso, cobalto.

La política no debería marcar las políticas industriales de las empresas, el cómo se fabrique dependerá de estas.

Incentivos fiscales actuales: Las ayudas no debería ser sustitutivas de las ya existentes en el Moves III, se podría hacer una nueva línea de ayudas que promueva el leasing de vehículos eléctricos.

Infraestructura eléctrica: A nivel público, ahora mismo la infraestructura de recarga pública que hay da respuesta al parque existente. De hecho, la usabilidad de la infraestructura de recarga pública está en el 4,2%. A futuro, se está trabajando para incrementar esa infraestructura de recarga de cara a la previsión del crecimiento del parque en los próximos años.

Limitaciones: La única limitación es que el Gobierno tenga una voluntad de implementar un plan de incentivos que permita que el diferencial de coste entre lo que sería el coste del renting y el bono social

3.2 Expertos en movilidad sostenible:

3.2.1 Manel Ferri → Técnico de movilidad en la Oficina Técnica del Cambio Climático de la Diputación de Barcelona



Diputació
Barcelona

Aspectos a tener en cuenta: Existe la necesidad de desvincular la movilidad del acceso a la propiedad de un vehículo. Cualquier enfoque que separe la propiedad de la movilidad es una buena iniciativa. Por otra parte, defiende el Car Sharing, que puede satisfacer esta necesidad con una cantidad reducida de vehículos eléctricos.

Selección de beneficiarios: Hay indicadores de género, renta, municipio donde se vive que se deberían tener en cuenta para encontrar una estrategia que huya del vehículo privado al uso. Además, be mucho su utilidad en servicios que requieren recorrer grandes distancias de manera inevitable, como el taxi, vehículos de mercancías, etc.

Rangos de tarifas: Hay que modular el valor renta, sin ser una tarifa plana. Tener en cuenta todos los criterios que permitan equilibrar y buscar la justicia, no solo en términos de ingresos, sino también en términos de igualdad de género y equidad territorial (municipios más ricos y otros más desfavorecidos). Necesidad de considerar los indicadores de disfunciones o desequilibrios sociales.

Contraposición del transporte público: Para los usuarios que no tengan disponibilidad de transporte público, ni otra posibilidad de movilidad, el Car Sharing es una buena alternativa a impulsar

Incentivos fiscales actuales: Las ayudas, como el Plan MOVES, deberán redirigirse para promocionar aspectos como el leasing social, el Car Sharing y las bicicletas eléctricas, en lugar de enfocarse en flotas y vehículos eléctricos privados.

Infraestructura eléctrica: A nivel privado se necesita crecer más a nivel residencial, empresas, centros comerciales y que la energía utilizada sea de origen renovable. Impulso mediante normativas y ordenanzas de planificación. En el ámbito laboral, puede que sea más fácil de lograr, y se deberá encontrar la manera de facilitarlo.

Limitaciones: Las principales limitaciones son tecnológicas por los componentes críticos (per ej. litio) que requiere el sector. Otra limitación es cultural, con la necesidad de disociar el derecho de la movilidad a la tenencia de vehículo. Finalmente, otro hecho que dificulta su implementación es el requerimiento de acciones del gobierno central, autonómico y local que favorezcan estas propuestas.

3.2.2 Wifredo Miró → Acción Climática UGT

Aspectos a tener en cuenta: La transición hacia la movilidad sostenible requerirá no solo una medida en particular, sino una combinación de varias estrategias.

Además, será esencial evaluar las consecuencias de las iniciativas, no solo se reduce la cantidad de coches en circulación, sino que también disminuye la producción de vehículos, que podría afectar al sector automotriz.

Selección de beneficiarios: Será mejor determinada en un futuro a medida que se realicen pruebas de implementación y se identifiquen los puntos fuertes y débiles. En contextos urbanos, se tendrían que combinar diferentes perfiles de población para evitar la necesidad de vehículo el mismo día y hora, optimizando el uso del transporte.

Rangos de tarifas: Poder considerar el motivo de uso del leasing de un vehículo eléctrico. La tarifa podría variar dependiendo si es para uso recreativo o para desplazarse diariamente al trabajo.

Se debe tener en cuenta el nivel de renta y la disposición del gobierno para invertir. Al mismo tiempo no se sugiere poner una tarifa fija porque puede dificultar el proceso de obtención de ayudas. Se complicaría la demostración de requisitos, y a su vez, expulsaría a que parte del colectivo vulnerable no pudiera acceder a este apoyo.

Contraposición del transporte público: No se contrapone al transporte público, sino que lo complementa. El transporte público no llega a todas partes con la misma frecuencia y calidad de servicio, por lo que este tipo de programas pueden ser una solución para personas y lugares donde el transporte público es menos eficiente.

Incentivos fiscales actuales: no deben ser reemplazados, sino que ambos tipos de incentivos pueden coexistir para beneficio de las personas. Aumentar los precios de compra de coches podría excluir a gente de la movilidad sostenible.

Infraestructura eléctrica: No todas las comunidades de vecinos permiten la instalación de infraestructura eléctrica debido a ciertos riesgos asociados. En cuanto a la infraestructura de acceso público, si la movilidad eléctrica se vuelve exitosa, los operadores encontrarán la manera de ponerla en marcha, ya que sería un negocio rentable para el sector privado.

Limitaciones: La fiscalidad de los vehículos, ya que aquellos que funcionan con combustibles fósiles están sujetos a impuestos que financian servicios públicos. Necesidad de regular la fiscalidad asociada a la energía eléctrica utilizada por los vehículos eléctricos, considerando sus implicaciones para la recaudación fiscal.

Habrà una mayor aceptación de la propuesta por parte de las generaciones más jóvenes que están más acostumbrados a compartir servicios (como en la bicicleta), pero que en algunos colectivos podrán llegar a pensar que pierden libertades individuales, o que están más controlados.

3.2.3 Joan Herrera → Director de Energía y Medioambiente en el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat



Ajuntament
del Prat de Llobregat

Aspectos a tener en cuenta:

El objetivo no debe ser substituir los coches de combustión por coches eléctricos ya que la movilidad eléctrica también presenta problemas. Deberíamos conseguir una cultura de coche eléctrico compartido que, además de contaminar menos, reduce la ocupación del espacio urbano por el vehículo particular. Se debe abandonar la cultura de la propiedad y sustituirla por la cultura del uso lo que generará más cantidad y variedad de oferta; si no aumenta la oferta será difícil abandonar la cultura de la propiedad. Entre otras, desarrollar una política de desguace de vehículos privados que ocupan la vía pública y que a cambio se diesen horas de vehículo compartido con el objetivo de llegar al propietario de vehículo privado que ocupa vía pública pero que lo utiliza en muy pocas ocasiones y por lo tanto podría prescindir de él. En realidad, la cuestión es si debemos reproducir el sistema de compra y propiedad.

Selección de beneficiarios: El 20% de la contaminación está vinculado al reparto de mercancía de última milla, que normalmente hace un autónomo que tiene una ayuda para el cambio hacia un vehículo eléctrico igual que cualquier ciudadano. Habría que ofrecer mayores ayudas a los que hacen un uso más intensivo del vehículo por su profesión. La transición hacia la movilidad eléctrica tiene que ser justa, los transportistas de última milla son los que más contaminan ya que utilizan su vehículo intensamente. Actualmente las ayudas llegan a rentas elevadas y deberían llegar a los que hacen un uso más intensivo.

Rangos de tarifas: En el caso de El Prat, el Ayuntamiento tiene un contrato con la cooperativa *Som mobilitat* de carsharing para uso propio durante el horario de mañanas y compartido con los residentes cuando el ayuntamiento no los usa. El coste que se paga al proveedor del servicio que gestiona los coches eléctricos del Ayuntamiento es para tener un servicio para el Ayuntamiento y facilita que el consumidor final (residentes o trabajadores del municipio) pague algo más barato. Al Ayuntamiento no le sale más caro que tener una flota propia y aprovecha para ofrecer el servicio a la ciudadanía. Es un proyecto de éxito de economía colaborativa. En cuanto a las tarifas, han de ser competitivas para el ciudadano y viable y rentable para la empresa que lo gestiona. En cualquier caso, sin un volumen suficiente no hay posibilidad de una oferta real.

Contraposición del transporte público: El coche eléctrico no debe sustituir el coche de combustión, porque no sería una medida sostenible. No se debe sustituir todo el parque, sino hacer una escala de movilidad: caminar, bici, transporte público, vehículo compartido, etc., y el último escalón sería el vehículo privado.

Incentivos fiscales actuales: Habría que bajar determinadas ayudas a particulares e incrementar ayudas a profesionales y aquellas destinadas a proyectos de vehículo compartido para conseguir precios más competitivos. No debemos reproducir la cultura de la propiedad de coche en las rentas bajas.

El decil inferior que compra vehículos de segunda mano debería pasar a compartir y no a comprar.

El actual Moves se debería revisar ya que da ayudas sin ningún tipo de filtro, se podría introducir el factor renta, pero sería más positivo introducir el factor uso.

Infraestructura eléctrica: En cuanto a los puntos de recarga, en el caso de El Prat los ha instalado el ayuntamiento, en el futuro deberían ser de carga lenta ya que son más económicos. La recarga es un problema en general, la recarga es un factor disuasorio ya que debe ir asociada a disponer de un aparcamiento. La ayuda a un punto de recarga se tiene que mantener si queremos ir hacia un modelo que incremente la implantación del coche eléctrico.

3.3 Representantes de colectivos de personas trabajadoras y especialistas en el ámbito social

3.3.1 Albert Vilallonga → Técnico de movilidad de CCOO-ISTAS



Aspectos a tener en cuenta: El leasing es una buena propuesta, pero el transporte público debe ser la primera opción de movilidad y se deben hacer políticas que lo potencien ya que es el que garantiza en mayor medida la movilidad sostenible y segura. El leasing del coche eléctrico debe formar parte de un paquete de medidas de movilidad sostenible y dentro de estas medidas es el mal menor, ya que soluciona algún tipo de necesidades que el transporte público difícilmente puede resolver.

Selección de beneficiarios: Debería facilitarse para aquellas personas que no tienen opción de llegar a su puesto de trabajo con el transporte público, siempre y cuando no vaya en detrimento de la implantación de una política de potenciación e inversión en transporte público. Se debe poner el foco en las necesidades de movilidad laboral ya que es la que genera más número de desplazamientos y la que genera el mayor número de accidentes en itinere. El criterio más razonable y sencillo es aplicar es el criterio de renta, aunque no debería ser el único.

Contraposición del transporte público: Hay un cambio de paradigma cultural respecto al carnet de conducir, antes tener coche era signo de masculinidad y prestigio social y ahora ya no es así. La primera opción debe ser potenciar tarifas mejores para el transporte público, se debe mejorar, garantizar, es el tipo de transporte más democrático. Las políticas que potencian el transporte público, por ejemplo, transporte gratuito hasta los 16 años, generan hábitos en los jóvenes y deben tener opciones de continuidad. Por lo tanto, la mejor manera para evitar que la implementación del leasing del coche eléctrico no vaya en detrimento del transporte público debe ser la de invertir más en transporte público y utilizar tecnologías de la información para garantizar y optimizar su uso.

Incentivos fiscales actuales: No tiene sentido ofrecer ayudas a niveles de renta que pueden afrontar la compra de un coche eléctrico. En cualquier caso, plantearse la sustitución del parque automovilístico no tiene ningún sentido.

Infraestructura eléctrica: Tiene limitaciones técnicas y deberían recibir ayudas.

Limitaciones: La infraestructura de carga. En el sector del automóvil se está diluyendo la idea contraria a la implantación del coche eléctrico, ya han aceptado que es una realidad y están haciendo esfuerzos para adaptarse.

3.3.2 Lourdes Borrell → Responsable del Área de Estrategia y Análisis social de la Fundación Hàbitat 3

*Habitat 3 es una fundación que trabaja como gestora de vivienda de alquiler social, impulsada desde la mesa del Tercer Sector social y que tiene como objetivo que toda la sociedad y en especial los colectivos en situación de mayor vulnerabilidad puedan disponer de un alquiler digno.

Selección de beneficiarios: Al hablar de colectivos que se benefician del alquiler social lo podemos dividir en dos categorías:

- En la primera encontramos familias en una situación de vulnerabilidad extrema. Este perfil de familias está muy lejos del coche privado, se mueven en transporte público con ayudas.
- Hay un segundo grupo que disponen de mayor renta y tienen acceso a un alquiler de protección social con cuotas más elevadas de alquiler. Son economías familiares que normalmente están muy endeudadas y por lo tanto poder acceder a un coche sin tener que desembolsar una entrada inicial puede ser muy interesante; muchas de estas familias tienen coche, pero con la implantación de zonas de bajas emisiones ven limitado su uso.

Rangos de tarifas: En general estos grupos de población pagan alquileres bajos, desde Habitat3 desconocen cómo definir una cuota adecuada de leasing a las que además habría que sumar el consumo eléctrico. Se podrá calcular teniendo en cuenta que al alquiler de una vivienda y suministros se recomienda destinar un 30%- 40% del total de ingresos, los cálculos se deberían hacer sobre esta base. Debería ser una cuota a la que las familias con ayudas pudieran acceder, para aquellos que dentro de la vulnerabilidad en la que se encuentran disponen de algo más de renta. Se podrían plantear dos franjas de cuota dependiendo de los ingresos, a veces si es demasiado rígido la gente que realmente lo necesita queda fuera de la ayuda.

Contraposición del transporte público: La gran parte de la vivienda a la que tienen acceso con ayuda se encuentra en centros urbanos en los que los desplazamientos se realizan en transporte público. Habitat 3 también gestiona viviendas en Manresa y otras poblaciones en las que probablemente la posesión de coche les daría la posibilidad de acceder a trabajos menos precarios y con mayor estabilidad y por lo tanto sería una medida interesante para aquellos colectivos vulnerables que viven en zonas alejadas de los núcleos urbanos o que han de ir a trabajar a polígonos industriales donde no llega transporte público en horarios adaptados.

Incentivos fiscales actuales: No tiene sentido dar ayudas a los segmentos de la población que pueden acceder a la compra de un coche eléctrico.

Infraestructura eléctrica: En muchas ocasiones las viviendas de protección oficial a las que tiene acceso tienen aparcamiento, este aspecto puede facilitar la localización de puntos de recarga.

3.4 Especialistas del ámbito económico y fiscal y en las derivadas jurídicas que puede tener el desarrollo de una medida de estas características



3.4.1 Joaquim Perramon → Consultor economista y tesorero en la Sociedad Catalana de Economía

Aspectos a tener en cuenta: Se destaca la importancia de proponer una prueba piloto de leasing social de vehículos eléctricos siguiendo las metodologías y estándares de los enfoques experimentales para el diseño y evaluación de políticas de reducción de la pobreza y desarrollo económico (referencia a los economistas [Abhijit Banerjee](#), [Esther Duflo](#) y [Michael Kremer](#)).