

Generated by [Clearly Reader](#)

El Gobierno y el automóvil chocan por la falta de ayudas a la compra de coches eléctricos en 2025

4:18 Estimated

904 Words

ES Language

El presidente de la patronal de fabricantes de coches, Anfac, Josep Maria Recasens, lanzó un par de mensajes contradictorios la semana pasada durante la rueda de prensa anual que la asociación celebra tradicionalmente con la prensa. Por un lado, dejó entrever el miedo generalizado en el sector ante la posibilidad de plantarse el 1 de enero sin ayudas a la compra de vehículos eléctricos, ya que el Moves III caduca el próximo 31 de diciembre. “A día de hoy, no hay Moves para el año que viene”, aseg...

Lee este artículo con una suscripción Premium
¡Y consigues acceso total a The New York Times!

uró el también máximo directivo de Renault en España. Sin embargo, pocos minutos después, el mismo Recasens afirmó que tiene el apoyo tanto de Industria como de Transición Ecológica para prorrogar las ayudas antes de final de año. Distintas fuentes ministeriales consultadas por este periódico señalan que “hay buena sintonía” con los fabricantes, pero que no hay un plan claro ni se sabe de dónde saldrá el dinero para alimentar una prórroga de ese tipo. Para ello, hay dos caminos: seguir tirando de fondos europeos, reasignándolos de otras partidas, o bien sacarlos de los Presupuestos Generales, y el Ejecutivo actualmente está lejos de aprobar unos presupuestos por la difícil aritmética parlamentaria y los cambios de parecer de su socio Junts.

“Podemos escribir los planes de choque que queramos [en referencia al Plan Auto 2030 para relanzar la industria del automóvil, que Anfac prevé lanzar de la mano del Ejecutivo en el primer trimestre de 2025], pero estos quedarán en nada sin un Moves”, había indicado el directivo. El objetivo de la patronal de fabricantes es que haya un Moves que sirva de puente durante al menos un trimestre más, para después poner en marcha un programa nacional de ayudas directas al estilo del Plan Reinicia Auto+ para los afectados por la dana, dotado con 465 millones de euros, que contempla subvenciones para todo tipo de motorizaciones, no solo eléctricas. “Tiene que ser un éxito, porque será la estructura que vertebrará el próximo programa de ayudas a la demanda”, dejó caer Recasens frente a la prensa.

Otro aspecto que seduce y mucho a la patronal del Plan Reinicia Auto+, aunque no lo admitan en alto, es que lo gestiona directamente el Gobierno central, al contrario que el Moves III, en el que cada comunidad controla su porción de las ayudas. “Hay una tremenda opacidad en cómo gestionan este dinero las comunidades”, señala una fuente del sector, que recuerda cómo, por ejemplo, Madrid pasó de repente de afirmar que había asignado 336,8 millones a mitad de año, a los 175,68 millones que afirma haber asignado a día de hoy.

El todavía vigente Moves III fue ampliado el pasado junio con 350 millones de euros extra para hacer un total de 1.550 millones. De esa ampliación, 200 provenían de los presupuestos generales, mientras que el resto vienen del PRTR (Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia). Lo cierto es que todavía no se han agotado los 150 millones del PRTR, según se observa en la web del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), dependiente de Transición Ecológica, que recoge los datos ofrecidos por cada autonomía. Faltarían, además, por usar los 200 millones que el Ejecutivo había prometido de los presupuestos generales, que podrían activarse a partir de enero y entenderse así como una especie de ‘ampliación’ del Moves III, explican fuentes del Gobierno. Sin embargo, el Ejecutivo ha hecho un notable esfuerzo con las ayudas de la dana y habría que ver si esos 200 millones siguen disponibles. Las ayudas a los afectados por la dana que han perdido su vehículo se canalizan a través de dos vías: por un lado, la llamada sección ‘Cero’, financiada con fondos europeos, que otorga 10.000 euros para los que compren un vehículo eléctrico o híbrido enchufable nuevo; y la sección ‘Eco/C’, que da ayudas de 5.000 euros para los que compren un híbrido no enchufable o uno de combustión nuevo, cuyo dinero viene de los presupuestos generales.

Lo que sí prepara el Ejecutivo de cara a fin de año es la ampliación de la deducción del IRPF del 15% sobre una base máxima de 20.000 euros para los que compren un vehículo eléctrico. Esta ayuda fiscal, que alcanza un máximo de 3.000 euros y se aplica a coches con un valor máximo de hasta 54.450 euros, se incluirá previsiblemente dentro de una especie de ‘decreto omnibus’ que prepara el Gobierno para fin de año (en el que se mezclarán iniciativas de muy diversa índole, entre las que no estaría la subida del impuesto al diésel para equipararlo con la gasolina, que seguirá su propio camino), según confirman fuentes gubernamentales a este periódico.

La falta de un plan de ayudas al coche eléctrico a apenas dos semanas de que acabe el Moves III, recuerda a junio cuando el entonces presidente de Anfac, Wayne Griffiths (CEO de Cupra y Seat), renunció al cargo por la supuesta falta de apoyo del Ejecutivo a la movilidad eléctrica. Este hecho inédito hizo reaccionar al Gobierno que antes de que se caducaran aprobó una prórroga de las ayudas hasta el 31 de diciembre. Tras el portazo de Griffiths, la patronal eligió como nuevo líder a Recasens, quien el otro día dejó clara su sintonía con Industria y los cortocircuitos de Anfac con Transición Ecológica, ministerio que ahora preside Sara Aagesen, al que los fabricantes critican una campaña publicitaria que pedía dejar el coche y usar más la bicicleta.