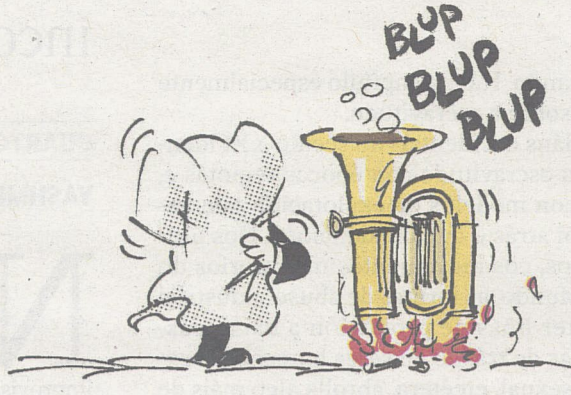


THOM ANDRÉS MEIXIDE



El Maestro Cholo interpretará la pieza: "Cafecito para tuba en Re-postería Mayor"

EL DEBATE

¿SERVIRÁ EL NUEVO PLAN RENOVE LA XUNTA PARA INCENTIVAR LA COMPRA DE COCHES?

Oportunidad de oro para estrenar coche

JOSÉ RAMÓN PÉREZ NIETO
Presidente de Pérez Rumbao

Se nos presenta una oportunidad de oro para estrenar coche. Una ocasión que, a buen seguro, permitirá a muchos usuarios obtener el mejor rendimiento por su dinero.

Sea cual sea la marca y modelo que decidan adquirir, su precio de compra actual será, con toda seguridad, menor que el que tenía en el 2018. Pero también, más reducido que el que tendrá el próximo año.

La bajada de ventas ha propiciado una escalada de ofertas y descuentos por parte de fabricantes y concesionarios, provocando que los precios resulten muy competitivos.

Esto, unido al plan de ayudas de la Xunta, los hace inmejorables.

Pero se auguran nuevas subidas. El coste que supondrá la aplicación de la normativa europea destinada a reducir las emisiones contaminantes será el causante de ello. Y entrarán en vigor el próximo 1 de enero.

Pero más allá de las enormes ventajas de precio, existe una necesidad urgente de renovar el parque automovilístico de nuestra comunidad autónoma. El decreto de la Xunta destinado a renovar este parque reactivará un mercado en fran-

co retroceso en los últimos diez meses. Ayudas que actualizarán nuestra flota, la tercera más antigua de España, con un 45 % de vehículos de más de 15 años.

De ahí la oportunidad de la medida, al apostar por todas las tecnologías disponibles: diésel, gasolina, GNL, GNC, etc. Energías que estarán presentes en el mercado como mínimo hasta el 2040, y que son necesarias para desplegar las alternativas que se avistan en un futuro que, por ahora, no será inmediato.

Lo realmente urgente y lo más eficaz para asegurar a corto y medio plazo una movilidad sostenible en Galicia es propiciar la retirada de aquellos vehículos que cuentan con más de una década de existencia.

Automóviles que siguen circulando por nuestras carreteras y que son los más contaminantes e inseguros. Su retirada supone así una medida directa para lograr la necesaria descarbonización hacia la que camina nuestro continente, amén de favorecer la seguridad vial.

Sin duda una de las consecuencias más positivas de este programa es el clima de certidumbre que generará. Certidumbre necesaria para que los usuarios, sumidos en una provocada y falsa encrucijada sobre el tipo de combustible de su futuro vehículo, puedan decidir sobre su compra más importante: la de un automóvil.

JESÚS F. LAMPÓN

Ingeniero industrial especializado en el sector de automoción y profesor de la Universidade de Vigo

Es habitual que los gobiernos de muchos países y regiones, debido a la importancia que tiene la industria del automóvil en sus territorios, establezcan políticas para favorecer al sector. Exención de impuestos y ayudas a la inversión extranjera directa son algunas de las políticas aplicadas al sector durante décadas. No toda la sociedad está de acuerdo con algunas de ellas, sin embargo cuando hablamos de ayudas a la adquisición de vehículos suele existir un mayor consenso en cuanto a su idoneidad. Los motivos para justificar que estas ayudas son apropiadas son varios. Primero, porque es una política pública que pretende cambiar la tendencia en la demanda de una forma positiva para los consumidores. Si bien es evidente que ayudan a las empresas que comercializan los automóviles, también favorecen a los consumidores con un impacto positivo en la economía de muchas familias, reduciendo el precio final de cada vehículo adquirido. En este sentido, son ayudas que al contrario de otras pretenden cambiar la decisión de compra a través de gravar con impuestos determinados productos. Segundo, porque se ha demostrado

que son efectivas, y el efecto económico para las arcas públicas es positivo. Sirvan como ejemplo los datos proporcionados por las asociaciones de fabricantes (ANFAC) y de concesionarios (Faconauto y Ganvam) del impacto que el aumento de las matriculaciones tiene en los ingresos del Estado y de las autonomías vía impuestos. Estiman que por cada 100.000 coches en el segmento de clientes particulares (el principal beneficiario de las ayudas a la compra) las arcas públicas aumentan sus ingresos en 320 millones de euros. Es decir, desde una perspectiva de contribuyentes vemos que estas aportaciones públicas pueden revertir en nosotros. Tercero, porque la orientación de estas ayudas son, por una parte para reducir la edad del parque de vehículos gallego (las ayudas son para cambiar un vehículo de 10 o más años), lo que supone que por nuestras carreteras circulen vehículos más modernos y especialmente más seguros. Por otra parte, las ayudas son para reducir las emisiones de CO₂ (las ayudas van en función de los gramos de CO₂ por kilómetro del nuevo vehículo a adquirir), lo que supone introducir el medio ambiente como criterio.

Ahora bien, una vez expuesta la idoneidad de estas ayudas, sería conveniente reflexionar si podemos mejorarlas. Seguro que muchos lectores tienen ideas que pueden mejorar la propuesta de la Xunta. Desde mi perspectiva de investigador en el sector, mis propuestas van por incluir en estas ayudas un *matiz social*. Así, en la orden de la Xunta se otorgan ayudas para la adquisición de vehículos de hasta un precio de compra de 40.000 euros y en el que el modo de adjudicación es por orden de solicitud de las ayudas. Sin duda, la mayor parte de las personas con mayor dificultad para renovar su vehículo tienen menores ingresos y los vehículos que pueden adquirir son de precios más bajos. En mi opinión, reduciría el precio máximo de compra de los vehículos a adquirir y propondría un modo de adjudicación en función de los ingresos de las familias. Así, si este plan inicial tiene éxito, en próximas ediciones podríamos reflexionar si es conveniente revisarlas al alza para los vehículos de menor precio y para familias con menores recursos.

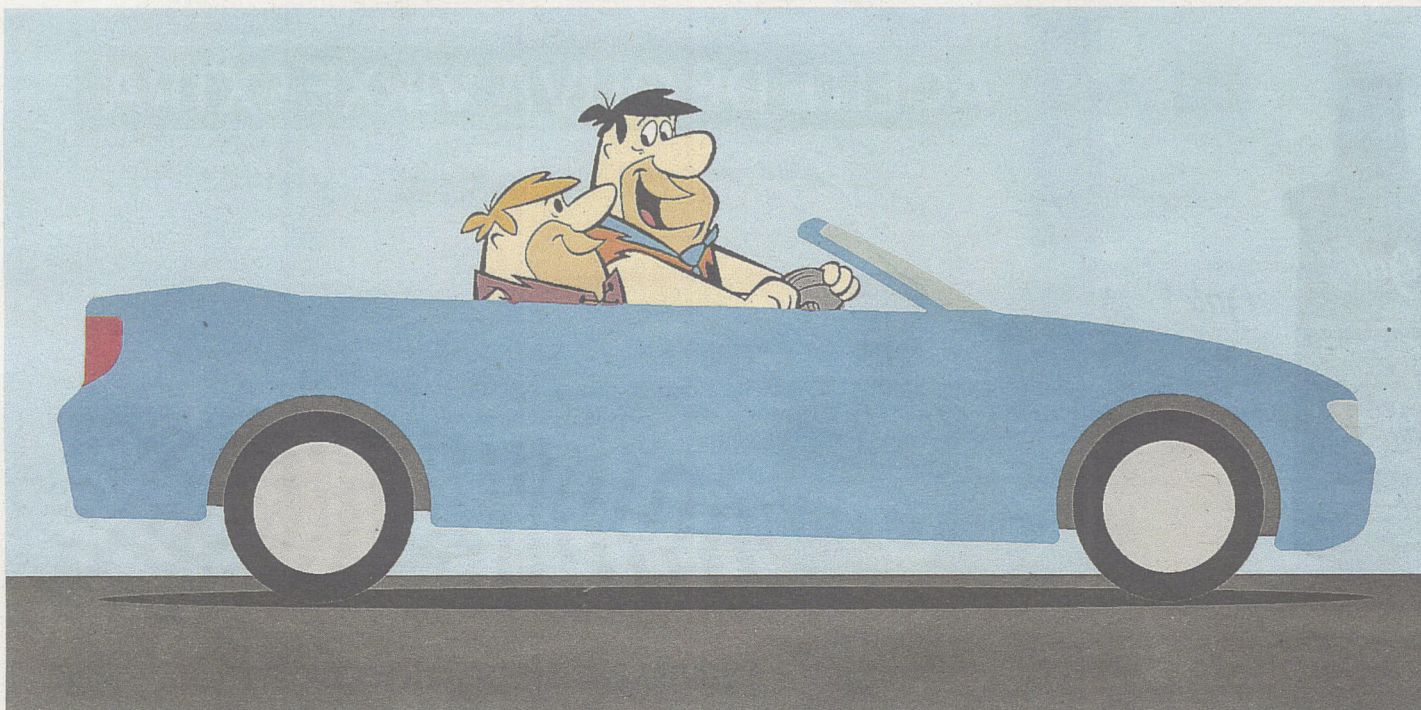


ILUSTRACIÓN PILAR CANICOPA