



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE ECONOMÍA, HACIENDA Y PRESUPUESTO

Año 2021

X Legislatura

Número 24

SESIÓN CELEBRADA
DÍA 29 DE ABRIL DE 2021

ORDEN DEL DÍA

I. Audiencia legislativa de don Alfonso Hernández Zapata, presidente de la Federación Regional de Empresarios del Metal de Murcia (FREMM) (10L/PPL-8).

SUMARIO

Se abre la sesión a las 10 horas y 37 minutos.

I. Audiencia legislativa de don Alfonso Hernández Zapata, presidente de la Federación Regional de Empresarios del Metal de Murcia (FREMM) (10L/PPL-8).

Para sustanciar el objeto de la comparecencia interviene el señor [Hernández Zapata](#).....741

En el turno general interviene:

El señor [Martínez Baños](#), del G.P. Socialista.....745

El señor [Carrera de la Fuente](#), del G.P. Vox.....746

El señor [Esteban Palazón](#), del G.P. Mixto.....747

El señor [Álvarez García](#), del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....749

La señora [Valcárcel Jiménez](#), del G.P. Popular.....750

El señor [Hernández Zapata](#) contesta a las cuestiones planteadas por los portavoces de los grupos parlamentarios.....751

Se levanta la sesión a las 11 horas y 43 minutos.

SRA. VALCÁRCEL JIMÉNEZ (PRESIDENTA):

Buenos días.

Vamos a dar inicio a la Comisión de Economía, Hacienda y Presupuesto, con un asunto único: audiencia legislativa. Hoy nos acompaña don Alfonso Hernández Zapata, presidente de la Federación Regional de Empresarios del Metal.

Como en todas las comisiones, ruego a sus señorías que guardemos un minuto de silencio en recuerdo de todas las víctimas del covid.

Muchas gracias.

Continuamos con las audiencias legislativas propuestas por los grupos parlamentarios a la Proposición de ley de modificación del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en la Región de Murcia en materia de tributos cedidos.

Esta mañana nos acompaña, como he dicho anteriormente, don Alfonso Hernández Zapata, presidente de la FREMM, pero también es vicepresidente de Confemetal (Confederación Española de Organizaciones Empresariales del Metal). Es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Murcia. Grado de Filosofía por la UNED. Cuenta con dos másteres, uno de dirección de concesionarios, por General Motors, y otro de auditoría de cuentas por la Universidad de Murcia. Curso de Business Seminar en la Universidad de Yale (Connecticut), y CEO de la empresa Maquinasa.

Don Alfonso, bienvenido a la casa de todos los murcianos, también la suya. Dispone usted de quince minutos para su intervención. Se puede extender un poco más, si lo cree conveniente, y cuando usted quiera la palabra es suya.

SR. HERNÁNDEZ ZAPATA (PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN REGIONAL DE EMPRESARIOS DEL METAL DE MURCIA):

Buenos días a todos y a todas.

Lo primero, disculpad que no pudiera asistir, que me lo han recordado hace un momento, la última vez que me invitaron, pero lo cierto es que me lo dijeron tres días antes y tenía un compromiso ineludible, que lo habría cambiado, y lo intentamos, pero no pudimos.

Y, sin más, sí que quiero que esta comparecencia les pueda alumbrar o les pueda servir para tomar sus decisiones de una manera lo más eficazmente posible, y por ello, como nos habían hablado de que lo que queríamos trabajar son los incentivos a una movilidad sostenible, sí que queríamos intervenir desde una visión global y realista de la situación nacional y regional, por supuesto, porque estamos aquí en nuestra Asamblea Regional. Y por eso quiero poner un entorno general, luego un entorno de la Región de Murcia y luego hablaremos un poco de las soluciones y de las propuestas que para nosotros pueden ser más eficaces.

Está claro que ya hay una conciencia en la sociedad por la cual estamos obligados a reducir el impacto de la actividad humana para hacerla sostenible en el tiempo, nuestra actividad, y no podemos eludir, desde luego, nuestra responsabilidad. Estamos en una era de la economía circular y hay que dejar atrás esa economía lineal imperante en los siglos anteriores, que todavía, lógicamente, colee, pero desde luego para nuestra federación es una máxima que tenemos que estar concienciados que la economía lineal está muerta y tenemos que irnos a esa economía circular.

Dentro de ese marco, para ver lo que es la movilidad sostenible hace falta también saber algunos datos, como que el 21% de la contaminación producida en la Unión Europea —esto son datos de la Unión Europea de 2014— fue a causa del transporte por carretera. Son datos que nos dio la Agencia Europea de Medio Ambiente. Entonces, para hacer frente a esa tendencia, ya les digo, por hacer un *overview* general, rápido, a esa tendencia a emisiones, lo que tenemos que tener claro es que el objetivo fundamental es reducir el consumo de combustibles fósiles de la manera que sea más adecuada y eficaz en cada zona de influencia. No es lo mismo reducir ese consumo en Murcia que en Bruselas. No es lo mismo porque, efectivamente, el sector de automoción, lo que es el parque, lo que es el mercado de automoción es distinto, como ahora les comentaré un poquito más detalladamente.

Sabemos que en 2018 entró en vigor el nuevo protocolo de emisiones WLTP, que está sirviendo como método para evaluar la contaminación de todos los coches nuevos desde esa fecha, y es una realidad que todas las marcas de automoción se están adaptando de forma más o menos acelerada a las nuevas regulaciones en materia medioambiental, y por ello es necesario renovar el parque rodante, cumpliendo así con las nuevas normativas europeas de sostenibilidad. O sea, lo cierto es que las inversiones, desde hace no más de siete, ocho, diez años, aproximadamente, dentro de las multinacionales, para conseguir los objetivos que se han ido marcando desde que empezó el Euro 0 hasta la actualidad, en vigencia, que es el Euro 6, se han hecho inversiones multimillonarias precisamente para acelerar ese proceso de descarbonización, para conseguir ese objetivo de descarbonización. Y de hecho ha habido un plan de impulso en la cadena de valor de la industria en general de la automoción hacia una movilidad sostenible y conectada, y uno de sus grandes pilares es la renovación del parque de vehículos hacia otro modelo más moderno y eficiente.

Los fabricantes han realizado inversiones, como les he dicho, millonarias para intentar reducir las emisiones de, por ejemplo, el óxido de nitrógeno, que de hecho es lo estaban emitiendo fundamentalmente los coches diésel, y, bueno, partículas PM10 y PM2,5. Efectivamente, con el Adblue, que hay que incorporar dentro de la Euro 6, si tienen algún coche diésel actual sabrán que además de echarle diésel hace falta echar ese aditivo, que se llama Adblue y que es obligatorio para los coches con la normativa Euro 6. O sea, realmente esas inversiones se están haciendo y se están haciendo de pocos años para acá. O sea, los coches de hace 15 o 20 años, lógicamente, tenían otros objetivos. Yo ya tengo una edad y efectivamente me acuerdo que en aquella época la gente lo que quería era un coche potente, un coche que corriese mucho, que tal, y los consumos eran realmente algo que no estaba dentro del imaginario del comprador, y desde luego la contaminación no se tenía en cuenta. Pero entonces no había conciencia de eso y tampoco se puede responsabilizar a la sociedad de aquel momento. Actualmente sí sabemos el impacto que hay en el medio ambiente, y por eso se han hecho esas inversiones tan potentes dentro del sector.

Pero hay que saber también que dentro de ese entorno general el volumen total de venta de coches eléctricos, que es una de las soluciones, efectivamente, para reducir ese consumo de combustibles fósiles, es aproximadamente del 4%. Ese es el mercado que en realidad hay actualmente, bueno, este año pasado, de coches eléctricos. De ese 4%, que incluye no solamente eléctricos sino también híbridos enchufables, a lo mejor eléctricos puros estamos hablando de alrededor de un 1%. O sea, ese es el mercado real y donde puede afectar una acción de incentivo de coche eléctrico, con el cual, por supuesto, estamos de acuerdo, pero hay que saber también que si lo que se quiere es incentivar ese coche eléctrico, realmente estamos impactando sobre un 1% en el coche eléctrico, o un 4%. El 96% desde luego no está dentro de esos incentivos.

¿Cuál es la situación de Murcia? Pues aquí esa cifra es mucho menor. Esta misma mañana estaba comentando con un concesionario que de los 3.500 vehículos turismo, no digo del mercado total, porque es que no tenían los datos ahí y los quería tener para el día de hoy, pero que puedan estar alrededor de 4.000, 4.500 coches, se habían vendido 25 o 30 coches eléctricos. También les voy a decir que esto son informaciones de pie de calle, o sea, para que no sea información genérica. Realmente, la mayoría o un porcentaje importante se los están automatriculando, también se lo digo, para que lo sepan ustedes, que esos coches no van a cliente final, porque las multinacionales están obligando a esos concesionarios a matricularse estos coches, y por tanto ese mercado prácticamente en la Región de Murcia es muy muy residual, y esa es la realidad.

Y ahora vamos a ver el porqué de esa residualidad en la Región de Murcia. Seguimos un poco más dentro de ese contexto de saber cuál es el mercado real del coche eléctrico y los coches con combustibles fósiles, y entramos en que en la Región de Murcia la antigüedad del parque se sitúa alrededor de doce años y medio. Esa es la realidad. O sea, la media es doce años y medio, y eso significa que hay coches con quince, veinte, veinticinco años circulando en nuestras carreteras, para que al final la media sea de un 12,5, y les puedo asegurar que si van a los talleres, si van a los sitios de compra-venta, donde se están vendiendo vehículos, hay muchos vehículos de quince, veinte, veinticinco años, y más que va a haber, porque estamos en una situación de crisis tremenda que ya se está reflejando en el sector de automoción. De hecho, precisamente aquí, en la Universidad de Cartagena, hice un trabajo sobre el impacto de las matriculaciones de vehículos como indicador adelantado del pro-

ducto interior bruto, y sí que les digo que en la Región de Murcia este trimestre, a día de hoy, no sé cómo van a terminar estos días que quedan, pero a día de hoy ha caído un 52% el mercado de matriculación de vehículos. O sea, en esa lid, lógicamente, estamos hablando de que ese parque todavía va a crecer, esa antigüedad va a crecer, y ahí es donde realmente debemos de incidir.

Por lo tanto, esa antigüedad es un problema de primer orden, con un alto coste de energía no solamente de contaminación, porque los coches contaminan, sino que es que además consumen mucho más, porque no era un objetivo hace quince o veinte años en la fabricación de esos vehículos. Y luego hay una agravante, que esos vehículos además están en propiedad de los ciudadanos con menor poder adquisitivo.

O sea, está claro que la accesibilidad a una tecnología eléctrica requiere de una inversión importante. El coche eléctrico o el coche híbrido son mucho más caros que el coche convencional. O sea, en nuestro caso, en nuestra empresa, yo he venido con un híbrido, pero quiero decir que podemos acceder como empresa a un coche híbrido, pero es cierto que una persona que tiene un coche de 1.000 o 2.000 euros y tiene una renta baja, lógicamente, por mucho que quiera ser ecologista, no va a poder acceder, porque encima no hay mercado de segunda mano en el coche eléctrico.

Por lo tanto, y paso ya a los objetivos que creemos dentro de este entorno, que sí que quería que por lo menos que conocieran sus señorías, para que hagan una idea de cómo está el mercado y cómo se puede luchar y cómo se puede incentivar precisamente esa movilidad sostenible.

Teniendo claro el enfoque de que nuestro objetivo es descarbonizar la eficiencia energética, y les digo que además es compatible con la reactivación del sector (a día de hoy han caído las ventas en un 52%). Desde FREMM lo que vemos prioritario, por supuesto, es poner en marcha esos incentivos en la adquisición de vehículos, para que seleccionen los consumidores los más eficientes energéticamente y respetuosos con el medio natural, singularmente discriminando los vehículos en función de su clasificación energética y de su nivel de emisiones de CO₂ a la atmósfera, y no sobre el tipo de carburante que utilicen. Eso no significa que no sea interesante, lógicamente, incentivar el coche eléctrico. Tenemos que hacerlo, pero esto tiene que ser un proceso gradual.

Es preciso, por tanto, impulsar todo tipo de medidas para la renovación del parque de automóviles hacia vehículos menos contaminantes y más eficientes energéticamente. Y sí que les digo, y quiero centrarme en lo que pueda a lo mejor servirles a ustedes para tomar medidas, que el problema de hoy en la región respecto a los objetivos marcados no son los motores de combustión, sino que estos son muy viejos y por tanto mucho más contaminantes. Esa es la realidad que tenemos ahora. Y por tanto creemos que hay que asumir o hay que implementar iniciativas como las que se plantean hoy en esta Asamblea, que desde luego son bien acogidas por el sector, pero si queremos ir hacia ese objetivo de movilidad sostenible sí que les digo que son insuficientes, por estos datos que les he comentado.

Además tiene una realidad el coche eléctrico, como saben ustedes, las infraestructuras son pocas en España y en la Región de Murcia también, lógicamente, por estar dentro de España, y por tanto no hay incentivo tampoco para comprar un coche eléctrico. El coche eléctrico normalmente se compra cuando se tiene otro vehículo como un segundo vehículo.

Voy a intentar resumir y voy a leerlo, para que así sea más breve, pero sí que quería intentar aportar un poquito de luz, y ahora, si quieren, abrir un debate, o comentamos lo que sea.

Lo que sí que vemos es que, efectivamente, las medidas no son todavía suficientes, porque se excluyen a vehículos tanto nuevos como usados. Un coche antiguo, con respecto a un coche del 2018, un dato que les voy a dar, los coches que no tienen etiquetado de la DGT están hablando que contaminan treinta y cinco veces más que los Euro 6, treinta y cinco veces más, aproximadamente. O sea, no estamos hablando de una diferencia pequeña, hay mucha más diferencia entre eso y un coche Euro 6 y un coche eléctrico. Por eso hablaba de la economía circular. El coche eléctrico en el proceso de fabricación, lógicamente, tiene unas emisiones de CO₂, por la energía y en la fabricación, y también en el combustible que se utiliza, porque la electricidad puede ser limpia o puede ser con combustibles fósiles. O sea, que realmente hay que verlo todo en general.

Hoy en día el coche eléctrico puro sí es cierto que no hay una diferencia de contaminación en todo el proceso con respecto a coches con Euro 6 y con las últimas normativas, porque las inversio-

nes han sido muy potentes ahí, y eso también se lo digo. Sí es cierto que uno puede ser 120 gramos por kilómetro y un eléctrico puede estar en 70 u 80 gramos por kilómetro, pero las diferencias están en esos rangos. No estamos hablando de treinta y cinco veces más que contamina un coche que no esté etiquetado, que no tenga etiquetado de la DGT, con respecto a uno actual.

Entonces, creemos que la deducción debe ser aplicada a la adquisición de vehículos nuevos o de ocasión que cumplan con el nivel de emisiones establecidos. O sea, que ya con la Euro 6, que estamos hablando que ya son coches con menos de 120 gramos de CO₂ por kilómetro en vehículos turismo de categoría M1, motocicletas L3, L4 y L5, y los industriales de categoría N1, sean inferiores a 155 gramos de CO₂ por kilómetro y que tengan la categoría energética A o B.

La adquisición debe ir acompañada con el achatarramiento de un vehículo turismo M1 o motocicleta L3, L4 o L5 de más de diez años, e industriales N1 de más de siete años, con la ITV en vigor y que esté a nombre del comprador o de algún familiar de primer grado como mínimo un año antes de la fecha de factura del vehículo. O sea, realmente lo fundamental es achatar, quitar de la circulación los máximos coches posibles que tengan más de diez años. Eso es lo más eficaz para la sostenibilidad, para el objetivo que se está dirimiendo en esta sala, y que la deducción se aplique también a inversiones en las transformaciones a GLP. No hay que desdeñar que, lógicamente, en el gas licuado la infraestructura es mucho más sencilla, es más fácil, y existen muchos coches con GLP y la contaminación es mucho menor, el consumo es mucho más bajo, y por tanto creemos que es interesante el que lo reduzcan.

En conclusión, con ese achatarramiento, simplemente con que se cojan los datos de la DGT van a ver la cantidad de transmisiones de coches de quince, dieciséis, veinte años que hay entre particulares, y en algunas empresas también, que se están vendiendo. Por lo tanto, creemos que sería prioritario empezar por ahí, por los coches más antiguos, achatarlos, o sea que no es que simplemente sea para cambiarlos, sino para que ese coche, efectivamente, salga de la circulación, e incluir, por lo tanto, también coches como vehículos de ocasión con Euro 6, que una persona con menor poder adquisitivo también pueda acceder y decir: oye, tengo el incentivo de cambiar mi coche que tiene 15 o 20 años para comprar un coche más eficiente, que no solamente contamina menos, sino también consume menos.

Y por tanto sí que quería decirles, dentro de esas conclusiones, y espero haberles dado algunas informaciones que les puedan ser útiles, que no hay que olvidar la reactivación de ese sector, que a día de hoy estamos hablando de un 52% de caída en la Región de Murcia, y que estamos hablando de 2.300 empresas en nuestra región, con más de 9.800 empleos directos y 1.250 millones de euros de facturación, predominantemente en microempresas. Son microempresas, o sea, son empresas de dos personas, de tres personas, familiares, la mayoría de las empresas de este sector, y que efectivamente están sufriendo esas caídas monstruosas.

También, efectivamente, si ese beneficio, las ayudas, se aplica donde estamos hablando, con eficacia, no cabe la menor duda de que va a haber un incremento de recaudación de IVA, tanto en la adquisición de vehículos nuevos como usados a través del régimen especial de bienes usados. Va a haber una disminución de gases de efecto invernadero. O sea, efectivamente, como hemos hablado esta mañana, como les he estado comentando, si quitas coches de circulación con más de veinte años y reduces -quiero repetir esa cifra- treinta y cinco veces la contaminación con un coche actual, Euro 6, por lo tanto ayudará a reducir los 80 millones de toneladas de CO₂ que en la actualidad se emiten.

Vamos a ir en el objetivo de la eficiencia energética. Creemos que, efectivamente, si damos prioridad a ese achatarramiento, a esa caída, sin quitar el objetivo, lógicamente, de apuntar hacia el coche eléctrico, que no cabe la menor duda de que va a ser una realidad, pero en la situación que tenemos actual es mucho más eficaz trabajar haciendo un análisis del parque móvil real que está circulando en las carreteras e ir retirando lo máximo posible, y para ello hay también, lógicamente, que tener en cuenta que el mercado de eléctricos es de un 4%. Estaríamos hablando de que cuando aplicamos el plan MOVES, por ejemplo, estamos aplicando sobre ese 4%, pero si aplicamos sobre el mercado general estamos impactando en el 96% del mercado.

Por lo tanto, y ya concluyo, esperando haberles dicho información relevante, y si tienen alguna duda, lógicamente, estaré encantado, y si en cualquier ocasión quieren esta intervención, aunque ha sido un poco discolora, porque he preferido hablar de temas que conozco en profundidad, porque yo

llevo más de treinta años en el sector, pero si quieren alguna información, lógicamente, estaré encantado de pasársela a los distintos grupos.

Y quedo a su disposición. Gracias.

SRA. VALCÁRCEL JIMÉNEZ (PRESIDENTA):

Muchísimas gracias, señor Hernández.

Ahora pasamos al turno general de intervenciones de los grupos parlamentarios.

En primer lugar tiene la palabra el señor Martínez Baños, por el Grupo Parlamentario Socialista. Dispone usted de cinco minutos, señor Baños.

SR. MARTÍNEZ BAÑOS:

Gracias, presidenta.

Don Alfonso, bienvenido de nuevo a esta casa. Como siempre, estaremos encantados de escuchar la opinión de usted y también de la organización a la que representa.

Quiero decirle que esta iniciativa se fraguó en la legislatura pasada, precisamente con una reunión en la FREMM, en la organización a la que usted representa. Iniciativa que iba encaminada principalmente a incentivar todo lo que tiene que ver con el desarrollo de las energías renovables. Estamos hablando de hace cuatro años, y desde entonces acá la situación de las energías renovables principalmente han evolucionado un disparate. En cualquier caso, usted se ha centrado más en la parte del incentivo a los vehículos alternativos, y, bueno, hablemos de eso.

En este sentido, yo tengo que estar de acuerdo con usted en una cosa y en desacuerdo en otra. Me explicaré.

Estoy de acuerdo con usted, efectivamente, en que la situación del vehículo alternativo, por llamarlo de una manera más general, en la Región de Murcia es mala, muy mala, con respecto al resto de España, y en España es mala, muy mala, con respecto al resto de Europa. Es decir, si hacemos un análisis por regiones de la Unión Europea, en el ranking de las 230 regiones estábamos el otro día en el puesto 213 o 212, en cuanto a los índices de electromovilidad, que, como usted sabe, elabora cada trimestre ANFAC. En ese sentido, España está en 18,6 puntos sobre 100, y la Región de Murcia en 14,4 puntos sobre 100. Quiero decir, estamos 4,2 puntos por debajo de la media española. Estamos hablando no solo de la adquisición de vehículos eléctricos, sino también de todo lo que tiene que ver con las infraestructuras, puntos de recarga, etcétera.

Además, las ventas del vehículo eléctrico en la Región de Murcia en el año 2020 están muy por debajo del potencial que tenemos, apenas si llegaron al 1,4% del conjunto de las ventas que se hicieron en España.

En lo que se refiere al Plan Moves, bien sabe usted que el de 2020 ni siquiera se llegó a convocar por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se convocó en el mes de enero, y como el otro día expliqué, en estos momentos de los 3,1 millones de euros que se habían destinado a este plan solo se ha reservado presupuesto por el 48%, cuando hay comunidades autónomas que ya tienen el plan, agotado no, superagotado, incluso han cogido dinero sobrante de otras comunidades autónomas.

Por tanto, en este aspecto estoy totalmente de acuerdo con usted. La situación de la Región de Murcia en cuanto a la penetración del vehículo alternativo es mala. En lo que no estoy de acuerdo es en que los incentivos, bajo nuestro punto de vista, tienen que ir orientados exclusivamente a vehículos que no sean de energías fósiles, es decir, vehículos alternativos, bien sean eléctricos, bien sean de hidrógeno o de cualquier otra tecnología que sea cien por cien renovable.

Esta es nuestra opinión y en este sentido hicimos la proposición de ley. Es verdad que el vehículo eléctrico es caro. Usted esto lo sabe mejor que ninguno de los que estamos aquí, pero lo es porque no hay suficientes ventas para que se pueda establecer una economía de escala y por tanto la producción se encarece.

¿Qué tienen que hacer las administraciones públicas? Incentivar la adquisición de vehículos eléc-

tricos o alternativos, llámelos como quiera, para que haya mayor producción y, por tanto, en esa economía de escala se abaraten los precios del vehículo alternativo.

Es que además, no lo sé, ¡eh!, a lo mejor voy a decir algo de lo que no tengo plena certeza, pero si uno coge los parámetros que está estableciendo la Unión Europea a la hora de otorgar a los Estados los fondos europeos, estos dejan bien claro que una de las cuestiones imprescindibles para tener acceso a esos fondos europeos es que ninguna de las medidas ni iniciativas que tome el Gobierno de España, o los gobiernos de la Unión Europea, pueden ir en el sentido contrario a los objetivos que marca la propia Unión Europea, es decir, la descontaminación total en el año 2050. Por tanto, si estamos incentivando la compra de vehículos fósiles, aunque sean de baja contaminación, estaríamos yendo en contra de los objetivos que marca la Unión Europea.

Nuestro objetivo, el del Grupo Parlamentario Socialista, el del Partido Socialista de la Región de Murcia, si gobernáramos en esta región, sería el de situarnos en el entorno del 25% del parque de vehículos de la Región de Murcia alternativo sobre el año 2030. Este sería el objetivo. Evidentemente, por el camino que vamos es imposible que lleguemos a ese objetivo, pero habría que hacer un esfuerzo, porque otros países lo han hecho, y efectivamente les está funcionando muy bien, sobre todo a los países nórdicos, incluso países que son de dudosa..., de dudosa no, que no son democráticos, aunque sí son liberales en el aspecto económico, como China, van infinitamente por delante de la Unión europea, y no quiero decirle por delante de nuestra región.

Esto básicamente es lo que yo quería plantearle. Tenía otra parte de la intervención preparada para hablar de las energías renovables, pero como usted se ha centrado exclusivamente en el vehículo eléctrico, me centraré yo también en mi intervención en este sentido.

Y termino diciendo que estos incentivos que proponemos en esta proposición de ley, hombre, decía usted que son insuficientes. Posiblemente sean insuficientes. Estamos hablando de incentivos de hasta 7.000 euros y hasta un 30% del valor de adquisición. Yo creo que si se aprobase esta proposición de ley tal como está planteada, o con las enmiendas que se presenten por los grupos parlamentarios, pero en esa línea, estaríamos dando un impulso importante a la adquisición de vehículos alternativos, porque estas ayudas que estamos planteando nosotros, estos incentivos fiscales, son complementarios al Plan Moves, y el Plan Moves va a tener muchísimo más dinero que tuvo en anualidades anteriores. Por tanto, si se pudieran complementar estas dos ayudas sería muy útil para esa renovación que usted propone y que nosotros compartimos del parque móvil de la Región de Murcia, y desde luego también estamos totalmente de acuerdo en que todas estas ayudas tienen que ir aparejadas al achatarramiento del coche que se entregue.

Muchas gracias, y de nuevo agradecerle su intervención.

SRA. VALCÁRCEL JIMÉNEZ (PRESIDENTA):

Muchísimas gracias, señor Martínez Baños.

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Vox. Para ello, tiene la palabra el señor Carrera de la Fuente.

SR. CARRERA DE LA FUENTE:

Muchas gracias.

Don Alfonso, un placer escucharle.

Comentarle que nosotros estamos totalmente de acuerdo con los planteamientos. Creemos que el objetivo de cualquier actuación debe ser la disminución de la contaminación y no el reforzamiento de los grandes fabricantes automovilísticos y solucionarles sus problemas de investigación con el dinero público. Creemos que el objetivo es muy claro y es la disminución de la contaminación.

Esta proposición de ley del Partido Socialista, bueno, lo mejor que podría hacer el Partido Socialista es retirarla, porque va en contra de toda lógica en la actualidad. Va hasta en contra del Plan Moves III, del propio Ministerio del Partido Socialista, del Gobierno de España. No define lo que es un vehículo eléctrico, no sabemos a qué se están refiriendo. No pueden ser compatibles las ayudas Moves III con las ayudas estas como está planteado. Es curioso que en la proposición de ley uno de los

párrafos sea que el vehículo no puede usarse para actividades económicas, cosa que es incomprensible, porque es el que más contamina. (...) Ya, pero por eso tienen que cambiarlo. Es que el IRPF...

SRA. VALCÁRCEL JIMÉNEZ (PRESIDENTA):

Señorías, no hablen, por favor.

SR. CARRERA DE LA FUENTE:

Don Alfonso, el IRPF también lo pagan los autónomos. No sé si un taxista... Si es que usted tiene que leerse el plan Moves III. El Moves III apoya exactamente a las personas, a autónomos, que pagan IRPF y que pueden utilizar una furgoneta o un taxi, y ustedes en esta proposición de ley es que no tienen en cuenta absolutamente nada. Entonces, es algo que no sé si podremos arreglarlo en el periodo de enmiendas, pero es muy difícil, debería ser una enmienda a la totalidad. No puede ayudar a la disminución de la contaminación. Si ustedes quieren ayudar a los grandes fabricantes a que les cuesten menos las cosas y vender más coches eléctricos, pues ahí están los lobbies. Desde luego, de esta manera, los concesionarios no van a vender coches eléctricos.

Mi pregunta, don Alfonso, es cuánto cuesta como media un coche eléctrico puro, como está proponiendo el Partido Socialista. Yo no sé quién puede pagarlo, debe ser..., no sé. Me gustaría saber qué porcentaje de españoles pueden comprarse un coche eléctrico puro. Y después, pues eso, que las ayudas de Moves III van totalmente en contra de la propia proposición de ley del Partido Socialista de la Región de Murcia.

Lo que me gustaría saber en concreto, porque sus intervenciones son para definir claramente qué enmiendas podemos hacer nosotros a este proposición de ley, y ha dicho usted el achatarramiento, que el plan Moves III lo incluye y tiene además una ayuda.

Habla también de vehículos eléctricos e híbridos. Creo que la definición del vehículo eléctrico que aparece en esta proposición debería de definirse claramente qué es para el Partido Socialista un coche eléctrico, para que lo sepamos bien, y el achatarramiento yo creo que debe ser algo, vamos, un objetivo imprescindible.

Entonces, me gustaría que concretara sobre esta proposición de ley cuáles son las enmiendas que haría exactamente, además del achatarramiento, por supuesto que los vehículos que tengan una actividad económica sobre ellos, que son los que más horas están en carretera, pero me gustaría que nos pudiera decir alguna cosa más.

Muchas gracias, don Alfonso. Muchas gracias por todo.

SRA. VALCÁRCEL JIMÉNEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Carrera.

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Mixto. Para ello tiene la palabra el señor Esteban Palazón.

SR. ESTEBAN PALAZÓN:

Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Hernández Zapata, sabe que de verdad es un placer tenerle aquí y haberle escuchado, y lo decimos con total convicción, entre otras cosas porque ha venido a hablarnos de cuestiones con las que estamos profundamente de acuerdo, como es la necesaria implantación de una economía circular frente a una economía lineal, y como es la reducción de combustibles fósiles.

Usted ha planteado retos muy ambiciosos, lógicamente, algunos de amplio espectro económico, pero, bueno, ahora iré sobre eso. La cuestión es que esta ley vertebró únicamente la posibilidad de introducir una deducción autonómica para particulares en el IRPF, a efectos de poder bonificar tanto el autoconsumo, que debe liberalizarse todavía más de lo que está, el autoconsumo de energías renova-

bles, porque ahora mismo hay una deducción para instalación sobre recursos energéticos renovables que, francamente, ni tiene utilidad ni prácticamente impacto, y sobre eso es sobre lo que es interesante hablar, sobre las redes que deben establecerse para liberalizar el autoconsumo, permitir el comunitario, permitir el consumo en red, actualizar, pese al peso que puedan tener las eléctricas, actualizar a los objetivos que nos hemos marcado todos, y sobre los que después haré una breve referencia. O sea, a esa necesaria conversión de una economía a una economía más eficiente, más barata y con una energía alternativa, y que de verdad luego el esfuerzo pueda tener una recompensa fiscal, modesta o no, eso es lo que tenemos que decidir en este caso, pero que la pueda tener vía IRPF, de tal forma que incentivemos también a todos los sectores, a todas las rentas, a todos los niveles de renta.

Y en ese sentido lo mismo cabe decir del vehículo eléctrico. Es decir, nosotros también apoyamos que se defina bien cuál es la figura del vehículo eléctrico, porque entendemos que el que debe ser objeto de bonificación es precisamente ese vehículo eléctrico exclusivo, no los híbridos, no esos vehículos en transición, porque entonces estaríamos estimulando fiscalmente que esa transición se alargue.

A ese respecto quería traer un comentario. El otro día vino el señor Martínez Abellán, que era el delegado en la Región de Murcia de la Asociación de Usuarios de Vehículos Eléctricos, que nos comentaba que ya se puede adquirir un vehículo eléctrico por 10.000 o 12.000 euros. Quería saber su opinión al respecto, porque si es así, evidentemente ya no estamos hablando de vehículos de alta gama o de vehículos diseñados para las empresas. Y esa era una de mis primeras cuestiones.

La siguiente cuestión va relativa a la implicación fiscal, qué alcance fiscal daría a esta medida del coche eléctrico, me refiero, un poco cuantitativamente hablando, para particulares. Porque aunque aquí se quieran mezclar conceptos, como usted sabe, las empresas y los autónomos pueden deducir el coste del vehículo, tanto del IVA, al menos en un 50%, como de la amortización del propio vehículo, como de los intereses, como de todos los gastos que genera el vehículo, cosa que un particular no puede, sea este vehículo eléctrico o no. Y además, como sabe usted, existe la posibilidad de bonificar vía impuesto de sociedades al vehículo eléctrico o a inversiones renovables, que luego son aplicables en renta por otra vía de una deducción estatal. Pero, bueno, como lo que a veces escucha uno es mezclar la velocidad con el tocino, yo quería hablar de este segmento de particulares, que al final es del que estamos hablando, y qué espectro le daría a esa bonificación. Esa sería la segunda cuestión.

Y la tercera y última, por no alargarme más, va en relación a los objetivos de desarrollo sostenible. Los objetivos de desarrollo sostenible, el séptimo de ellos es garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos. Quería decir, ante tanto negacionismo de esos objetivos de desarrollo sostenible que estamos viviendo por parte de algunas manifestaciones vertidas en el foro público, incluso por algunos partidos políticos, si usted cree en esos objetivos de desarrollo sostenible, si cree que esos objetivos vienen, a nivel además de la propia FREMM, que no deja de ser un nicho de contacto permanente con las empresas, con la formación empresarial, con aquello que creemos desde Podemos que esta región necesita, que es la investigación y la continua innovación, si cree en esos objetivos de desarrollo sostenible o cree que son un invento de algún malvado lobby ecologista que quiere llevar a la economía española, y a la murciana en particular, al siglo XVIII. Es era un poco mi pregunta, porque ya sabe que tenemos que escuchar algunas cosas y me gustaría saber su opinión al respecto.

Nada más. Muchas gracias, quedo agradecido de antemano por sus respuestas.

Gracias, señora presidenta.

SRA. VALCÁRCEL JIMÉNEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Esteban.

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Para ello tiene la palabra el señor Álvarez García, y también cedo la Presidencia a la señora Fernández, porque por el Grupo Parlamentario Popular seré yo la que intervenga.

Señor Álvarez.

SR. ÁLVAREZ GARCÍA:

Muchísimas gracias, presidenta.

Señorías, buenos días.

Buenos días, don Alfonso, bienvenido a esta su casa. Esperamos contar con usted muchas más veces.

Sabemos que el sector del metal, al que usted representa, es importantísimo para nuestra región y que son un ejemplo también para toda nuestra sociedad. Entonces, creemos que es importante destacar en esta comisión y en sesiones y audiencias legislativas la gran labor que realizan ustedes en muchos de sus aspectos, tanto para sus socios como para el tejido empresarial en particular.

Ustedes son pioneros y promotores del cambio en nuestras empresas para adaptarse a los nuevos tiempos. Ya ha hablado usted de la desaparecida, o tendente a desaparecer, economía lineal y el cambio que se está produciendo en una nueva economía circular, que es a la que debemos de estar moviéndonos ya. Y, claro, esa adaptación, lógicamente, se tiene que hacer tanto en materia laboral como de innovación, y especialmente en lo que hoy nos ocupa, que es la sostenibilidad, lógicamente, como objetivo para en 2050 alcanzar emisiones cero en el uso, y también, por supuesto, ir fomentando el uso de las energías renovables.

Por eso tomamos buena nota de todas las propuestas que nos ha hecho, en su inmensa..., no, en su inmensa mayoría no, casi diría que en el cien por cien las compartimos, las compartimos todas, porque nosotros entendemos también, como usted muy bien ha apuntado, que los cambios deben de ser o deben de producirse de forma gradual. No podemos dar un salto únicamente desde la actual situación al coche eléctrico, hay que hacerlo de forma paulatina. Nos quedan veintinueve años hasta llegar al 2050 y entendemos que la colaboración entre las administraciones y las empresas o el mercado en general se tiene que ir haciendo, como usted muy bien apuntaba, de forma gradual. Por eso queremos que desde la Administración se siga fomentando el uso de las energías renovables a través de incentivos fiscales, y por eso esa colaboración de la que yo he estado hablando, público-privada, es esencial mantener este tipo de concepción.

Las modificaciones que esta ley plantea en materia de tributos afecta a todo el sector del metal, entonces, sabemos que desde FREMM llevan años fomentando el uso de energías renovables, especialmente en las empresas que ustedes tienen, pero también en los últimos meses hemos visto un especial interés en la promoción del vehículo eléctrico, y por eso es nuestra intención mejorar esta proposición.

Y ya le preguntaría. Ustedes firmaron un convenio con FENIE para fomentar la instalación de infraestructuras de recarga entre sus socios, a través del asesoramiento en su puesta en funcionamiento, mantenimiento y soporte, y para lograr ese objetivo, ¿cree que es necesaria la implicación de la Administración con deducciones fiscales para las inversiones en este tipo de infraestructuras?

Por otra parte, también compartimos la idea de que es necesario apostar por el vehículo eléctrico para renovar nuestro parque de vehículos, que, como usted muy bien apuntaba, está en un periodo de vida media ahora mismo de 12,5 años, con el consiguiente aporte de CO₂ a la atmósfera, como estaba hablando, de 80 millones.

Bueno, decir que existen, efectivamente, otros vehículos que también son respetuosos, y que en este periodo de transición, que se debe de producir hasta conseguir el objetivo de llegar al año 2050, hay vehículos que hoy son propulsados por autogás, gas natural comprimido, gas licuado, bifuel, a cuya adquisición nosotros creemos que en este periodo de transición, que, probablemente, ya cuando estemos cerca de 200 a lo mejor hay que cambiar, pero, vamos, de momento creemos que la adquisición de estos vehículos también debería de estar incentivada, se le deberían de aplicar deducciones. Además, creemos que en estas deducciones, efectivamente, coincidimos con usted, ya lo hemos dicho en muchísimas ocasiones, es absolutamente necesario el achatarramiento, para ir quitando de la circulación, como usted muy bien apuntaba, la mayor cantidad posible de vehículos que contaminan, como también decía, hasta 35 veces más que los que se están produciendo actualmente. Hace veinte años quizá no teníamos la conciencia que hoy tenemos, tanto del cambio climático como de los objetivos de alcanzar, no sé, una situación de emisión cero, como ya nos hemos marcado.

Nada más. Repetir nuestro agradecimiento por la labor que vienen desarrollando desde FREMM, tanto usted como todas las empresas que la conforman, y quedamos a su disposición para todas las cosas que quiera aportarnos.

Muchas gracias.

SRA. FERNÁNDEZ SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Gracias, señor Álvarez.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Valcárcel Jiménez.

SRA. VALCÁRCEL JIMÉNEZ:

Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Hernández, muchísimas gracias por venir y por su aportación. Lidera usted una de las federaciones del metal más importante a nivel nacional. Su aportación a nuestra economía regional es incuestionable, además de encomiable.

Durante la pandemia y en esta grave crisis sanitaria y económica en la que estamos aún inmersos han demostrado ser ustedes empresarios valientes y comprometidos con quien más lo ha necesitado, y justo ahora es cuando es más necesario que nunca que todos nos impliquemos para poder recuperarnos económicamente y, por supuesto, empujar el desarrollo de nuestra región.

Las comunidades autónomas podemos asumir competencias normativas en el IRPF, podemos modificar la cuota autonómica. Y respecto a esta proposición que ha presentado el Partido Socialista compartimos por supuesto su espíritu, aunque vamos a mejorarla, la vamos a enmendar para que no contenga lagunas jurídicas, no presente inseguridad jurídica. Además, vamos a intentar que sea una norma de fácil y sencilla aplicación, además de conseguir una sociedad más sostenible. Se trata de dos modificaciones del artículo 1 del Decreto Legislativo 1/2010, de 5 de noviembre, en el que se regulan las deducciones autonómicas en el IRPF. Se daría una nueva regulación a la actual deducción por inversión en instalación de recursos energéticos renovables y una nueva deducción por gasto en la adquisición de los vehículos eléctricos. Nos unimos así a La Rioja y a Castilla y León, únicas comunidades autónomas que contemplan estas deducción.

El Grupo Parlamentario Popular, como no puede ser de otra manera, apoya el uso de las energías renovables y limpias. Estamos al lado del crecimiento sostenible y de los que apuestan por la responsabilidad. Apoyamos todas las medidas sobre baja fiscalidad que conlleven una mejora del medio ambiente. Ejemplo de ello, en pequeñas inversiones, es, como he comentado antes, la deducción en la renta, que ya existe, sobre energías renovables, y que el año pasado se han beneficiado de ella 625 ciudadanos, que se han ahorrado 213.000 euros. Y en inversiones de mayor calado actualmente hay más de trescientas empresas de la región que aspiran a las ayudas para el fomento de la eficiencia energética y el uso de las energías renovables, a las que se van a destinar más de 6,3 millones de euros.

Señor Hernández, usted ha dicho que el entorno es muy importante. Nosotros compartimos eso también. En la Región de Murcia, en esta Asamblea, vamos a aprobar una deducción fiscal para el sector del automóvil, pero a nivel nacional, el Gobierno central ha subido el impuesto de matriculación, y además existe el compromiso del señor Sánchez con la Unión Europea de cobrar en autovías para financiarlas. De hecho, en el plan de recuperación ya se incluye la creación de un sistema de pago por uso, medida esta que ha tenido ya su respuesta por el sector que saldrá más perjudicado, el sector regional de camiones frigoríficos, uno de los más potentes de España, que se ha rebelado ya contra el canon para mantener la red estatal.

Todas estas medidas desacertadas han desmovilizado la demanda, han conseguido justo lo contrario a lo que debería de ser una prioridad para que el sector del automóvil sea una palanca de crecimiento en esta salida de la crisis: impulsar las ventas, seguir aportando a las arcas públicas y no detener la renovación, tan importante, que usted ha dicho del parque móvil ni la transición hacia una movilidad descarbonizada.

Por ello creemos desde el Grupo Parlamentario Popular muy necesario que, además de esta de-

ducción fiscal que nosotros vamos a aprobar, deberíamos solicitar al Gobierno de España no subir impuestos, y, por supuesto, bajar el impuesto de matriculación y una reducción del IVA para la compra del vehículo eléctrico, una reducción del 21% al 10%, un IVA más reducido.

Nosotros hemos presentado esta mañana una moción, precisamente pidiendo una fiscalidad razonable y pidiendo que se baje el impuesto de matriculación y se aplique un IVA reducido a la compra de los vehículos eléctricos. Esperamos que todos los partidos, que todos los grupos parlamentarios, apoyen esta moción, puesto que al final lo que se pretende es incentivar la demanda y reactivar la economía. Está claro que una fiscalidad razonable arroja más inversión, más crecimiento, más recaudación y, por supuesto, más empleo.

Yo le voy a realizar una pregunta muy sencilla, porque usted ya ha contestado a una de las que yo llevaba, que era a qué tipo de vehículos les podíamos aplicar esta deducción autonómica, y le pregunto cómo puede afectar esta deducción en el sector del automóvil y, por supuesto, a la economía regional.

Muchísimas gracias por su intervención y las aportaciones que nos ha hecho esta mañana, que seguro que las contemplaremos en las enmiendas que presente este Grupo Parlamentario Popular.

Muchísimas gracias.

SRA. FERNÁNDEZ SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Muchas gracias, señora Valcárcel.

Turno de respuesta para el señor Hernández Zapata. Por espacio de diez minutos, le rogaría que, pese a que sé que son muchas las aportaciones, se atenga en la medida de lo posible...

SR. HERNÁNDEZ ZAPATA (PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN REGIONAL DE EMPRESARIOS DEL METAL DE MURCIA):

Las preguntas, no las aportaciones, son muchas las preguntas.

SRA. FERNÁNDEZ SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Tenemos otra comparecencia en breve.

Gracias.

Tiene la palabra.

SR. HERNÁNDEZ ZAPATA (PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN REGIONAL DE EMPRESARIOS DEL METAL DE MURCIA):

Voy a intentar abreviar lo que pueda, porque, lógicamente, entiendo que se susciten muchas preguntas y me gustaría contestar al máximo número de ellas. No obstante, cuando usted vea que me estoy pasando me avisa sin problemas, que no tengo problema en eso.

Sí que quería decir, lo primero, que nosotros, lógicamente, y yo en particular, en esta intervención debo de evitar posicionamientos políticos, más allá de tal, porque lo que nos interesa a nosotros fundamentalmente es que las ayudas o el dinero público que tengan ustedes que distribuir se utilice de la manera más eficaz posible.

Por supuesto, me ha comentado Alfonso, del PSOE, que efectivamente no estábamos de acuerdo en el tema de los eléctricos. No, también estamos de acuerdo en eso. Si yo lo que he querido a lo mejor es ir un poquito más allá de la propuesta de ley, no es un tema... Simplemente lo digo para que lo sepan ustedes, porque ya que me dan la oportunidad, darles una información que a lo mejor cuando tengan que plantearse cualquier ayuda la tengan en cuenta.

En esta también estamos de acuerdo. Lógicamente, la dirección es hacia un coche eléctrico. También sabemos que se están mejorando las investigaciones sobre el hidrógeno, o sea, hacia coches que contaminen menos. Eso es obvio y por lo tanto nosotros estamos totalmente de acuerdo en que

hay que incentivar el coche eléctrico.

Lo que he querido solamente es ampliar un poquito el marco, por si sirve para las próximas ocasiones, tampoco tengo demasiadas. Tienen mucho trabajo ustedes y no me pueden estar invitando a mí cada vez que quieran ver algo sobre este tema, y entonces aprovecho la oportunidad que me han brindado para darles el máximo de información. Por lo tanto, esa transición a esos vehículos de energías alternativas entendemos que debe ser ordenada y realista, y ordenada y realista implica, lógicamente, conocer dónde estamos. Estamos en Murcia, no estamos en Noruega, donde ya se venden un 50% de coches eléctricos. Ya nos gustaría a todos los que estamos aquí que fuera así, pero la realidad es que Noruega hace quince o veinte años ya estaba haciendo infraestructuras, realizando infraestructuras para que eso fuera posible. No es que los murcianos seamos raros y no queramos comprar coches eléctricos, es que la realidad es que no hay infraestructura para esos coches eléctricos. Si uno vive en un edificio, a lo mejor no lo puede cargar allí, en su casa, porque tienes que tener parking.

O sea, lo que decimos es que, efectivamente, estas ayudas, estos incentivos son interesantes, y, es más, desde nuestro punto de vista deben de seguir, desde luego. Los acoge de hecho todo el sector, lo hemos comentado en la federación, dentro de FREMM, y los acoge perfectamente, solo intentar dar un poquito más de luz para ampliar el objetivo. Y aquí la realidad es que, efectivamente, tenemos un parque con doce años y medio, que tenemos la renta per cápita, que es la que tenemos, que la gente, lógicamente, puede adquirir los coches que puede adquirir, y ya nos gustaría a todos que todo el mundo pudiera tener un coche híbrido o eléctrico.

Y también aprovecho para comentarte, Rafa, que, efectivamente, hay coches económicos, de diez mil hay pocos, o sea, más bien de alrededor de 15.000 euros, pero lo que ocurre es que son un 30% más caros. Entonces, cuando una persona va a comprarse un coche y tiene un coche de gasoil o un coche de gasolina, que además tiene toda la infraestructura, y se compra un coche de ocho o diez mil euros, es porque normalmente no puede gastarse mucho más, y de hecho es muy sensible el sector a un aumento de 500 o 600 euros. O sea, es tremendo. No se pueden imaginar, cuando a nosotros nos mandan toda la documentación de las multinacionales, lo sensible que es el mercado a esos cambios. Entonces, simplemente es eso. Normalmente ese tipo de coches es un segundo coche. Desde luego, en ese caso es un segundo coche, un coche pequeño. Y cuando ya se va a acceder a un coche más grande estamos hablando de inversiones de 35.000, 40.000, o sea, ya de unas inversiones importantes. ¿Eso significa que hay que discriminarlo? No, no, si la tendencia es por ahí y por eso estamos totalmente de acuerdo con lo que dice, que efectivamente hay que tenerlo ahí. Yo solamente intento abrir el marco para ver lo eficaz. Y creemos que lo más eficiente, al margen de las particularidades concretas, que además también ha comentado antes el portavoz de Podemos el tema de que hay recursos limitados, lógicamente nosotros no vamos a entrar en eso, o sea, si hay unos recursos y se pueden aplicar en coche eléctrico, mejor que en otra cosa, lógicamente, nadie dice que no. Lo único que estoy intentando es decirles o mostrarles con información realista, sin entrar en extravagancias ni en historias, que esa transición o la hacemos de una manera ordenada y realista o realmente no se van a conseguir los objetivos de reducción de esas emisiones, y nosotros a lo que vamos es al objetivo final, a que haya una reducción de consumo de combustibles fósiles, y para eso hacen falta coches más eficientes y coches menos contaminantes también.

Por lo tanto, nuestra posición es que estamos totalmente de acuerdo en estos incentivos a los coches eléctricos, sin lugar a dudas. Simplemente, si tienen alguna ayuda más, que sepan que si quitáramos y achataráramos los coches con más de quince o veinte años estaríamos reduciendo 35 veces la contaminación. Simplemente es eso, no es otra cosa.

Y también disculpad si no he hablado de energías renovables, pero realmente es que no me lo habían dicho, solamente me habían comentado que íbamos a hablar sobre movilidad. Estaré encantado cuando quieran de hablar de eficiencia energética y de energías renovables, que tenemos una asociación muy potente allí y estamos absolutamente comprometidos en que hay que ir también en esa dirección.

Bueno, con respecto a lo que ha comentado el representante de Vox, también decir que lo que nosotros estamos diciendo es que estamos de acuerdo con que se incentiven los coches eléctricos, pero sí es cierto que lo más eficaz para el medio ambiente, aparte de esas direcciones, que es ir hacia el coche eléctrico dentro de unos años y que hoy no hay infraestructura real para aplicarlo directa-

mente, sí que es cierto que hay que incluir coches de vehículos de ocasión, y cuando digo vehículo de ocasión me estoy refiriendo a que cumplan Euro 6. Si uno tiene un coche de quince años y se compra un coche Euro 6, aunque esté matriculado un año, que de hecho muchos se matriculan, estos de kilómetro 0 que han oído y tal, pues son coches que realmente, si cumplen la Euro 6..., si lo importante es que cumplan la Euro 6, no el que sea nuevo o usado, porque vamos a ir a un mercado mucho más amplio de gente con un poder adquisitivo a veces más bajo, incluso, a lo mejor, simplemente porque no le gustan los coches y se compra un coche de kilómetro 0 o un coche tal. Lo importante es cambiar coches que contaminan mucho por coches que contaminan menos, coches que consumen mucho por coches que consumen menos. Entonces, creemos que ahí es donde englobarían más ese objetivo de la eficiencia energética y de la sostenibilidad.

Y sí, efectivamente, como ha dicho el portavoz de Ciudadanos, lo que se debe de hacer es esa transición ordenada y realista, gradual, contando con la realidad que tenemos en la región. Es necesario. Por supuesto que creemos que es necesario apostar por la infraestructura de eléctricos, sin lugar a dudas. O sea, si precisamente esos son los pasos que hay que ir dando. Hay que empezar ya de una manera importante para que dentro de diez o quince años nosotros podamos estar como están algunos países del norte de Europa. O sea, que realmente por supuesto que son necesarios.

Con respecto a lo que ha comentado el portavoz de Podemos, por supuesto que estamos..., no es que estemos implicados dentro de esos objetivos de desarrollo sostenible, es que nosotros tenemos un plan que los incluye dentro de la federación.

Nuestra federación lo que intenta siempre es precisamente marcar las directrices para que las empresas, o sea, la parte que las empresas, y sobre todo las microempresas, no pueden tener, por ser pues una empresa que tiene dos trabajadores, tres trabajadores, y que están en el día a día y no pueden pensar en todas estos objetivos, pues que lo tengan presente a través de nuestra federación. Ese es uno de los objetivos que tenemos nosotros.

Pero es cierto que nuestra federación es muy pragmática, y por eso a lo mejor la intervención... disculpen si no me he ceñido al hecho concreto de la norma que se quiera aprobar, porque quería aprovechar la oportunidad para dar información, para dar contenido y para que en las siguientes actuaciones que tenga que hacer esta Asamblea, lógicamente, contemplen también que hay algunas medidas que son muy eficaces para conseguir esos objetivos de sostenibilidad y de eficiencia energética, que para nosotros son estrictamente necesarios, dentro de esa economía circular son fundamentales, y por tanto lo que queremos es decir lo que puede ser más eficaz y eficiente también para el dinero y cuidando el dinero público.

Y no sé si alguna más. ¿Cuánto tiempo llevo? ¿Once minutos? Casi lo he hecho.

Simplemente eso, para concluir, que creo que lo más importante es que ordenemos, que estudiemos. Nosotros estamos a su disposición y dispuestos, desde luego, para lo que necesiten de información o de un estudio concreto de ese mercado, que les estaba diciendo que a veces parece irreal, pero hay muchísima gente que está comprando coches de más de quince años, y lo podemos ver con datos de la DGT, por si quieren un estudio más detallado, y a lo mejor podrán aplicar también otro tipo de incentivos que van a ir en la dirección en la que prácticamente todos, imagino, estamos de acuerdo. Y es que efectivamente nuestra economía sea sostenible, eficiente y eficaz también, y no hay que olvidar que el sector es importante, porque sepan que al final nuestro país es uno de los productores de vehículos más importante del mundo, estamos en la séptima o en la octava posición —no sé ahora mismo los datos, pero estamos siempre bailando ahí—, es importante. Si el sector muere o si el sector se debilita se debilita toda la economía, o sea, se pierden muchísimos puestos de trabajo, y sepan que las actuaciones, si las podemos aunar para reactivar el sector, son importantes. Y no estamos pidiendo esto porque el sector quiera ganar más dinero. Es al revés, ahora mismo estamos hablando de que en la Región de Murcia han caído a día de hoy un 52% las matriculaciones, imagínense cuando esas empresas tengan que ir a pagar los sueldos a final de mes en qué estarán pensando, ¿en qué estarían pensando ustedes? Entonces, creo que ese objetivo también sería importante y es compatible, lo bueno es que es totalmente compatible con el de la sostenibilidad y el de la eficiencia energética.

Y, sin más, muchas gracias por su paciencia y espero haber alumbrado algo para futuras decisiones que tengan que tomar.

Muchas gracias.

SRA. FERNÁNDEZ SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Muchas gracias, señor Hernández. Gracias por su participación en esta comisión y muchas gracias por sus aportaciones y por haberse ceñido al tiempo que le hemos marcado.

Gracias.

Se levanta la sesión.