

Y llegó el Moves III, ¿qué mensajes nos deja más allá de las ayudas?

La tercera edición del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (Moves), dotado con al menos 400 millones de euros, se presentaba el pasado viernes 9 de abril. Muy por encima de los 35 millones con los que comenzaba el primer plan Moves en el 2019, con los que se pudo financiar 5.686 solicitudes, lo que supuso el 77,8% del presupuesto inicial; y de los 100 millones del Moves II, recientemente ampliado en 20 millones más y de los que todavía no tenemos datos del total de fondos finalmente consumidos. Pero, más allá de las ayudas, ¿Qué mensajes nos deja esta tercera edición del programa?

Primer mensaje: “Facilitar que se aproveche el 100% de los fondos destinados.” De ahí que, el Moves III deja de tener carácter anual y amplía su vigencia hasta 2023 y, al mismo tiempo, su presupuesto total podría llegar a los 800 millones si existe suficiente demanda, tal y como adelantó el director general de IDAE, Joan Groizard, en el ‘Summit 2021: Impulsando la Movilidad Sostenible desde las Empresas’.

El plan Moves apuesta ahora en exclusiva por las ayudas a la movilidad eléctrica y descarta el gas natural o el GLP

Segundo mensaje claro e indiscutible: “Apuesta exclusiva por la movilidad eléctrica”. Y es que en esta edición, desaparecen las ayudas a otro tipo de vehículos alternativos, como los que utilizan gas natural o GLP, centrándose exclusivamente en compra y/o renting de vehículos eléctricos puro, híbridos enchufables o de hidrógeno y en los puntos de recarga.

Tercer mensaje: Récord de ayudas. Y es que esta edición bate récords, no solo en el total de presupuesto asignado, sino también en el incremento de la cuantía asignada a cada subvención. Por ejemplo, la ayuda máxima a que se puede optar para la compra de vehículos N1, destinados al transporte de mercancías con un peso máximo inferior a las 3,5 toneladas, pasa de los 6.000 euros del Moves II a 9.000 en el Moves III, si se entrega para achatarramiento otro vehículo, o de 4.500 a 7.000 euros si no se entrega. En la misma línea, las ayudas máximas a las que se puede optar para la compra de un turismo pasa de 5.500 a 7.000 euros,

4.500 si no se entrega otro vehículo para achatarramiento. Al igual que aumentan también las ayudas a la compra de cuadríciclos ligeros, pesados y motos a 1.600, 2.000 y 1.300 euros respectivamente, duplicándose las ayudas frente al año pasado.

La figura del autónomo tiene cada vez más protagonismo como agente clave para el cambio de movilidad

Cuarto mensaje: “Foco en los autónomos, particulares y Administración”. Ya que estos incrementos en las ayudas se establecen para estos colectivos. En el caso en el que el solicitante de la ayuda sea una empresa, además de esperar a que a la publicación de las convocatorias de las respectivas comunidades autónomas, ya que las compras efectuadas antes de esa fecha no pueden optar a la subvención; las ayudas se mantienen prácticamente igual que las establecidas en la anterior edición, excepto para turismos de pila de combustible o vehículos de hidrógeno en los que la ayuda aumenta. Por lo que podemos deducir que la Administración comenzará a realizar un cambio en la movilidad que gestiona directamente y también que la figura del autónomo empieza a tener cada vez más protagonismo, como agente clave para el cambio de movilidad, al ser quien más kilómetros recorre y por ello, sobre quien más impactos positivos podemos obtener si le ayudamos al cambio por una movilidad sin emisiones directas. Como es el caso de los taxis, VTCs o los repartidores de mercancías.

Quinto mensaje: “Pronto saldrán nuevas líneas de financiación adicionales”. Y es que, no solo tenemos que considerar el incremento en el presupuesto total, que se cuadruplica incluso puede llegar a multiplicarse por ocho frente a la edición anterior, sino que al salir de esta convocatoria las ayudas a otro tipo de combustibles y otro tipo de vehículos como minibuses, furgones, camiones y autobuses, al igual que las ayudas a la implementación de planes de movilidad al trabajo, pronto veremos nuevas líneas de financiación que cubran estas necesidades.

Más allá de estos mensajes del Moves III, son muchos los cambios que estamos viviendo, como la aprobación el pasado jueves de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que junto a otras muchas novedades, trae la obligación a 148 municipios a establecer zonas de bajas emisiones en menos de dos años o la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, pendiente de aprobación. Confiamos en que las circunstancias actuales no paralicen la

posibilidad de aprovechar las ayudas y podamos adaptarnos a los cambios que ya están aquí.